

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«Тольяттинский государственный университет»

Института права

(наименование института полностью)

Кафедра _____ «Гражданское право и процесс» _____
(наименование)

40.03.01 Юриспруденция

(код и наименование направления подготовки, специальности)

Гражданско-правовой

(направленность (профиль) / специализация)

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА (БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА)

на тему Договор перевозки

Студент

Воскобойник Евгений Сергеевич

(И.О. Фамилия)

(личная подпись)

Руководитель

Кандидат юридических наук, доцент, Рамиль Фуатович Вагапов

(ученая степень, звание, И.О. Фамилия)

Тольятти 2022

Аннотация

Тема представленной выпускной квалификационной работы «Договор перевозки».

Выпускная квалификационная работа состоит из: введения, трех глав, поделённых на девять параграфов, заключения и списка используемой литературы и источников.

Во введении обоснованы актуальность темы исследования, цель и задачи исследования.

В первой главе «Общая характеристика договора перевозки» рассмотрены понятие и виды договора перевозки, правовое регулирование договора перевозки, а также основания для заключения договора перевозки.

Вторая глава «Особенности и содержание отдельных видов договора перевозки» посвящена рассмотрению особенностей отдельных видов договора перевозки и их содержанию.

Третья глава работы «Ответственность за нарушение обязательств по перевозке» содержит в себе как прекращению договора перевозки, так и ответственности сторон по отдельным видам договора перевозки.

Заключение содержит основные выводы, полученные в результате исследования, а также предложения по улучшению действующего транспортного законодательства.

Завершает выпускную квалификационную работу список используемой литературы и используемых источников.

Общий объем работы составляет 93 страниц.

Оглавление

Введение.....	4
Глава 1 Общая характеристика договора перевозки.....	7
1.1 Понятие и виды договора перевозки	7
1.2 Правовое регулирование договора перевозки	10
1.3 Основания для заключения договора перевозки.....	22
Глава 2 Особенности и содержание отдельных видов договора перевозки...26	
2.1 Особенности и содержание договора перевозки грузов.....	26
2.2 Особенности и содержание договора перевозки пассажиров и багажа.....	31
2.3 Особенности и содержание договора фрахтования.....	51
Глава 3 Ответственность за нарушение обязательств по перевозке.....	55
3.1 Прекращение договора перевозки груза.....	55
3.2 Ответственность сторон по договору перевозки грузов.....	58
3.3 Ответственность сторон по договору перевозки пассажиров и багажа.....	67
Заключение.....	83
Список используемой литературы и используемых источников.....	87

Введение

Многочисленные и типичные нарушения прав при перевозке, отсутствие закрепления и охраны ряда прав пассажиров по законодательству РФ в отличие от законодательства стран ЕС, в которых проводится идея обеспечения прав человека во всех сферах человеческого бытия, включая сферу потребления транспортных услуг, отсутствие системных нормативных гарантий прав пассажира на всех видах транспорта обусловили необходимость комплексного исследования теоретических и прикладных проблем правового обеспечения прав пассажиров по законодательству РФ и выработки унифицированного подхода к их решению в соответствии с концепта частного права. Это предопределяет необходимость выработки целостной концепции обеспечения прав пассажира по договору перевозки пассажира.

Сложность задачи обусловлена тем, что субъективные права пассажиров являются элементом содержания конкретных отношений, которые подвергнуты правовому влиянию (нормативному и саморегулированию).

Учитывая, что перевозка грузов и пассажира является, с одной стороны, одним из способов осуществления права на свободу передвижения вообще, а с другой - потреблением пассажиром транспортной услуги, которая является исполнением договорного обязательства перевозчиком, а также одним из видов его предпринимательской деятельности, правовое регулирование этих отношений является сферой гражданского, транспортного законодательства.

Поскольку уровень нормативного обеспечения прав пассажира по законодательству РФ является минимальным и не удовлетворяет потребностей пассажира, существует необходимость в определении парадигмы правового регулирования отношений по перевозке пассажира и обеспечение его прав, в частности, права на свободу передвижения на основе

безопасности, обновлении гражданского, транспортного законодательства в этой сфере.

Объектом исследования являются гражданские правоотношения, возникающие на основании договора перевозки грузов, багажа и пассажиров.

Предметом исследования является договор перевозки грузов, багажа и пассажиров: теория и практика обеспечения прав.

Целью исследования является разработка направлений по совершенствованию действующего законодательства РФ в сфере перевозок и практики его применения.

Достижение поставленной цели обуславливает решение следующих задач. Задачи исследования рассмотреть и изучить следующие пункты:

- понятие, виды и признаки договора перевозки;
- правовое регулирование договора перевозки;
- основания для заключения договора перевозки;
- особенности и содержание договора перевозки грузов;
- особенности и содержание договора перевозки пассажиров и багажа,
- особенности и содержание договора фрахтования;
- основания для прекращения договора перевозки;
- ответственность сторон за нарушение договора перевозки грузов;
- ответственность сторон за нарушение договора перевозки пассажиров и багажа.

Теоретической основой исследования являются научные труды ученых по общей теории права, гражданского права, других отраслей системы права РФ, философии, экономики. Теоретической основой исследования стали выводы, изложенные в трудах известных ученых, как Анисимова А.П., Баркова А., Белова В.А., Гусевой ДС., Колодяжного К.Н., Кулагиной А.С., Маркевич Н.В., Протас Е.В., Разумовская Е.В., Эриашвили Н.Д. и другие.

Нормативную основу диссертации составляют: международно-правовые акты, акты гражданского законодательства РФ, а также транспортного законодательства.

Работа основывается на комплексном применении общенаучных и специальных методов научного познания в соответствии с целью и задачами, с учетом определенных предмета и объекта исследования. Диалектический метод познания позволил исследовать отношения перевозки грузов, багажа и пассажиров, и особенности их гражданско-правового регулирования, факторов, определяющих обеспеченность прав пассажира по данному договору, в их взаимосвязи. С помощью формально-логического метода и метода системного анализа сформулировано понятие договора перевозки пассажира, дана его характеристика и раскрывается содержание, определены правовое положение пассажира. Структурно-функциональный метод позволил охарактеризовать отношения из перевозки грузов, багажа и пассажиров, определить их субъектный состав, права и обязанности сторон по договору, механизм правового регулирования и его элементы, особенности заключения, исполнения и прекращения договора, определить типологию нарушений прав пассажира, механизм защиты прав пассажира и его элементы, формы и способы защиты, правовые последствия неисполнения и ненадлежащего исполнения договора. Сравнительно-правовой метод применен при исследовании состояния соответствия национального законодательства в сфере обеспечения прав по европейским стандартам.

Структура работы обусловлена задачами исследования. В связи с этим работа состоит из введения, трех глав, девяти параграфов, заключения, а также списка используемой литературы и используемых источников.

Глава 1 Общая характеристика договора перевозки

1.1 Понятие и виды договора перевозки

ГК РФ стал первым в нашем государстве НПА, рассматривающим перевозку грузов как вид хозяйственной деятельности, связанный с перемещением продукции производственно-технического назначения и изделий народного потребления железными дорогами, автомобильными дорогами, водными и воздушными путями, а также транспортировкой продукции по трубопроводам.

Основная особенность правоотношений, связанных с перевозкой грузов в прямом смешанном сообщении, состоит в том, что в процессе перемещения грузов и доставки их к пункту назначения для выдачи грузополучателям участвует несколько перевозчиков, относящихся к разным видам транспорта.

В отечественном законодательстве отсутствует упоминание о такой перегрузке. Так, согласно ч. 1 ст. 913 ГК РФ, перевозка груза, пассажиров, багажа, почты может осуществляться несколькими видами транспорта по единому транспортному документу (прямое смешанное сообщение) [13].

Кодекс торгового мореплавания РФ (далее - КТМ РФ) предусматривает перевозку в прямом смешанном и прямом водном сообщении, а правила таких перевозок утверждаются Министерством транспорта РФ, КТМ РФ применяется для таких перевозок в указанных в нем случаях, а также в части, не предусмотренной специальным законодательством, регулирующим такие перевозки [21].

При перевозке груза разными видами транспорта и при составлении отдельных перевозочных документов каждым перевозчиком это будет свидетельствовать о заключении договора перевозки груза непосредственно с каждым из этих перевозчиков.

Необходимо рассмотреть понятия, содержащиеся в других международных документах, согласно Конституции РФ, они являются частью национального законодательства.

Термины интермодальной, мультимодальной и комбинированной перевозки применяются в Аналитической записке к Концепции согласованной транспортной политики государств-участников СНГ на период до 2010 г., которая утверждена решением Совета глав правительств СНГ от 15 сентября 2004 г. (г. Астана) [12]. Данный документ имеет определенный интерес в отношении раскрытия понятия указанных терминов.

Комбинированная перевозка – интермодальная перевозка, когда одно (пассивное) транспортное средство перевозится на другом (активном) транспортном средстве, которое обеспечивает тягу и потребляет энергию.

Мультимодальная перевозка – перевозка грузов, когда организующее его лицо несет ответственность за груз на всем пути следования независимо от количества видов транспорта, участвующих при перевозке при оформлении единого перевозочного документа [12].

Прямое смешанное сообщение - разновидность мультимодальной перевозки грузов, пассажиров и багажа по единому перевозочному документу, когда большая часть перевозки осуществляется одним (основным) видом транспорта.

На наш взгляд, прямое смешанное сообщение не может быть разновидностью мультимодальной перевозки, ведь комбинированная, интермодальная и, в свою очередь, мультимодальная перевозка является разновидностью прямой смешанной перевозки.

Как справедливо отмечает Белов В.А., груз может практически перемещаться на подвижном составе разных видов транспорта как последовательно, так и параллельно, также и в композиции этих приемов [9]. В данном случае речь идет, например, о перевозке груза в вагонах, перевозимых с помощью паромных переправ, то есть перевозка груза осуществляется параллельно двумя видами транспорта.

Как уже отмечалось, согласиться с тем, что такая перевозка выполняется под ответственностью только одного перевозчика нельзя, учитывая, что в перевозке участвуют несколько перевозчиков. В таком случае можно говорить об ответственности на всем маршруте следования только оператора смешанной перевозки, который берет на себя такое обязательство в силу заключенного договора, а не любого из перевозчиков, несущих ответственность только на расстоянии своего пути следования груза до передачи его следующему перевозчику или выдаче грузополучателю [2].

На наш взгляд, главной особенностью прямой смешанной перевозки является перевозка по одному транспортному документу. На этот счет можно согласиться с точкой зрения Батурина А.В., который отмечает, что в тех случаях, когда при международной перевозке грузов последовательно используются два и более видов транспорта, имеют место смешанные (комбинированные) перевозки. Если такая перевозка оформлена одним (сквозным) транспортным документом, она является прямой смешанной [7].

Не могут быть однозначно признаны перевозки грузов в смешанном воздушно-водном и воздушно-железнодорожном сообщении прямыми, поскольку они оформляются разными перевозочными документами и такая перевозка, как отмечалось выше, будет не прямой смешанной, а перевозкой разными видами транспорта, с заключением различных договоров перевозки, в подтверждение которых выдается соответствующий транспортный документ.

Во-первых, необходимо определить, что перевозка грузов в прямом смешанном сообщении – перевозка грузов от грузоотправителя к грузополучателю перевозчиками разными видами транспорта (двумя или более) по единому перевозочному документу под ответственностью оператора смешанной перевозки или при отсутствии такового – каждого из перевозчиков на своем участке пути следования груза.

Во-вторых, определить, что международная смешанная (комбинированная) перевозка – перевозка груза, в котором доставка груза от

отправителя к получателю происходит между двумя и более государствами и осуществляется разными видами транспорта, но не менее чем двумя, по единому транспортному документу.

В-третьих, следующим образом определить статус оператора смешанной перевозки – предприятие, которое по поручению клиента и за его счет выполняет или организует выполнение перевозки грузов в прямом смешанном сообщении на условиях и в сроки, определенные договором смешанной перевозки и другими обязательствами.

В-четвертых, договор смешанной перевозки – это договор, заключенный оператором смешанной перевозки или перевозчиком с грузовладельцем на доставку груза двумя и более видами транспорта по единому транспортному документу.

1.2 Правовое регулирование договора перевозки

Правовое обеспечение деятельности транспорта в РФ представлено множеством национальных НПА, а также совокупностью международных правовых норм.

Законодательство о транспорте является одним из институтов гражданского законодательства и представляет собой совокупность правовых норм, регулирующих общественные отношения в сфере организации и непосредственного осуществления хозяйственной деятельности на транспорте.

По мнению Демьяненко Д.А., своеобразие норм, регулирующих деятельность транспорта, дает основания определять транспортное право, как межотраслевую комплексную область права, в состав которой входят смешанные правовые институты, а содержание которой составляют нормы, регулирующие не только организацию, но и деятельность всех видов транспорта [17]. Не подлежит сомнению тот факт, что большинство правовых норм направлено на регулирование перевозок.

Перевозка грузов в прямом смешанном сообщении предполагает использование железнодорожного, речного, морского и автомобильного транспорта.

Процесс перевозки грузов в прямом смешанном сообщении является связующим звеном между предприятиями, учреждениями и организациями, способствует рациональному использованию материальных ресурсов и производственных сил.

Законодательство о грузовых перевозках в прямом смешанном сообщении функционирует как вертикальная система нормативных актов. Структура этой системы обусловлена структурой органов законодательной и исполнительной власти, выполняющих нормотворческие функции в области перевозок грузов в прямом смешанном сообщении. По этому критерию можно определить несколько блоков законодательства, главным из которых являются нормы Конституции.

Второй блок законодательства о перевозке грузов в прямом смешанном сообщении составляют законы и законодательные акты.

Следующий блок законодательства о перевозке грузов в прямом смешанном сообщении составляют указы и распоряжения Президента РФ.

Очередной блок законодательства о перевозке грузов в прямом смешанном сообщении составляют нормативные акты Правительства.

Большой по объему блок законодательства о перевозке грузов в прямом смешанном сообщении составляют ведомственные нормативные акты, издаваемые Министерством транспорта.

Кроме указанной вертикальной системы, законодательство о перевозке грузов в прямом смешанном сообщении имеет также горизонтальную систему, определяемую предметом правового регулирования.

Предмет правового регулирования деятельности по перевозке грузов в прямом смешанном сообщении составляют отношения, которые обеспечивают данную деятельность и оказывают нормативное и организационное влияние на её субъектов.

Согласно критерию систематизации законодательства о перевозке грузов в прямом смешанном сообщении, следует определить:

- комплексное законодательство о перевозке грузов в прямом смешанном сообщении;
- специальное законодательство о перевозке грузов в прямом смешанном сообщении.

В состав комплексного законодательства о перевозке грузов в прямом смешанном сообщении входят НПА, обладающие своим предметом регулирования различных общественных отношений, что предусматривает их использование не только в сфере перевозки грузов в прямом смешанном сообщении.

Специальное законодательство о перевозке грузов в прямом смешанном сообщении составляют НПА, не противоречащие комплексным НПА, но их уточняют, дополняют и конкретизируют.

Для отношений, возникающих в сфере перевозок грузов в прямом смешанном сообщении, характерно наличие в их содержании имущественного и организационного элементов. Имущественным элементом в таких отношениях выступает груз как материальное благо, благодаря которому возникают обязательства отправителя, перевозчика и получателя. Организационный элемент можно найти, анализируя ГК РФ, предусматривающей заключение долгосрочных договоров об организации перевозок в случае необходимости осуществления систематических перевозок грузов.

Следует отметить, что особенности указанных правоотношений сводятся к следующим положениям:

- наличие прав и обязанностей у участников правоотношений;
- указанные правоотношения связаны между собой и составляют систему правоотношений (правоотношения по отправке груза, его непосредственной перевозке в пункт перевалки, перегрузку в пункте

перевалки на другой вид транспорта, перевозку в пункт назначения, получение в пункте назначения).

Кроме того, как отмечает Голевцова А.А. для правоотношений, возникающих в сфере перевозки грузов, характерна их динамичность (перевозки – это процесс, который обуславливается временем перевозки определенным путем, определенным видом транспорта и так далее) [15].

Как описывает Кутвицкая У.В., договор на перевозку грузов в прямом смешанном сообщении характеризуется сложной природой отношений, возникающих между соперевозчиками. В частности:

— все перевозчики, участвующие в перевозке, выступают перед грузоотправителем как единственный перевозчик;

— все предприятия и организации транспорта, которые вовлечены в перевозку, являются равноправными участниками транспортного процесса и не считаются «клиентом» какого-либо вида транспорта (если груз не идет в их адрес для хозяйственных нужд);

— у соперевозчиков в отличие от перевозчика, с которым заключен договор перевозки, не существует договорных отношений с грузоотправителем и грузополучателем;

— стороной в договоре перевозки только тот перевозчик, которому грузоотправитель передал груз к перевозке, поэтому соперевозчики участвуют не в договоре, а в его выполнении [26].

В то же время отдельно следует отметить, что такая перевозка кроме единого договора перевозки осуществляется по единому перевозочному документу, который является подтверждением заключенного договора, а именно – принятие перевозчиком груза к перевозке от грузоотправителя.

КТМ РФ также предусматривает перевозку в прямом смешанном сообщении. Правила таких перевозок утверждаются Министерством транспорта РФ. КТМ РФ применяется к таким перевозкам в указанных в нем случаях, а также в части, не предусмотренной специальным законодательством, регулирующим такие перевозки [24]. То есть, в НПА

существует ссылка на специальное законодательство, регулирующее перевозку в прямом смешанном сообщении, однако, в то же время, такое специальное законодательство отсутствует.

Интересная норма содержится в КТМ РФ. Согласно ей морской агент выступает договорной стороной участников перевозки грузов в прямом смешанном сообщении.

По нашему мнению, морской агент может выступать договорной стороной участников перевозки грузов в прямом смешанном сообщении как представитель грузовладельца только в случае принятия груза от грузоотправителя. Если же принятие груза произойдет не от грузоотправителя, а от другого вида транспорта, то здесь можно говорить только об участии судовладельца в выполнении договора перевозки груза, заключенного другой транспортной организацией (которая и будет стороной договора) и доставившей груз в порт, а следовательно, в этом случае морской агент не будет выступать договорной стороной.

В Уставе автомобильного транспорта взаимодействие автомобильного транспорта с другими видами транспорта упоминается в комплексе вспомогательных операций, к которым относится перегруз грузов на другой вид транспорта или транспортное средство.

То есть, наряду с тем, что в указанных законодательных актах упоминается взаимодействие различных видов транспорта, у них отсутствуют нормы по перевозке грузов в прямом смешанном сообщении.

Для обеспечения внешнеэкономических связей РФ железные дороги осуществляют международные перевозки в прямом железнодорожном, прямом смешанном и косвенном международном сообщении.

Перевозки грузов и пассажиров в прямом и косвенном международном и прямом смешанном сообщениях регулируются действующим законодательством РФ и международными договорами РФ [18].

В смешанном сообщении транзит грузов может быть связан с их перегрузкой с одного вида транспорта на другой, переработкой, сортировкой,

упаковкой, измерением, накоплением, формированием или измельчением партий транзитного груза, временным хранением и тому подобное. Такие операции производятся в зонах таможенного контроля исключительно по выбору грузовладельца (уполномоченного им лица). Транзит грузов в прямом сообщении предполагает их перевозку по единому транспортному документу на протяжении всего пути следования.

В этой норме законодатель четко определил, что транзит грузов в прямом сообщении предусматривает их перевозку по единому транспортному документу на протяжении всего пути следования, однако, в то же время, не отметили, что это правило распространяется и на смешанное сообщение, что по нашему мнению является упущением и может вызвать двусмысленность в трактовке понятия смешанной перевозки, которая также осуществляется по единому транспортному документу.

Что касается транзита по территории РФ опасных грузов, то, он через территорию РФ осуществляется исключительно в прямом сообщении одним видом транспорта без перегрузки на другой.

По нашему мнению, в данном случае следует поддержать позицию законодателя, направленную на защиту экологической безопасности страны, ведь перегрузка опасных грузов, которая должна происходить при прямом смешанном сообщении, несет в себе дополнительные техногенные и форс-мажорные риски. Тем более, что такая перегрузка должна происходить на территории РФ, в то же время, как грузоотправитель или грузополучатель находятся за ее пределами, что затрудняет контроль за сопровождением опасного груза. Таким образом, то, что перевозка в прямом смешанном сообщении таких грузов по территории РФ не предусмотрена действующим законодательством, направлена на избежание лишних рисков.

Во внутренних перевозках допускается перевозка некоторых скоропортящихся, опасных, легковоспламеняющихся грузов, что можно объяснить тем, что грузоотправитель и грузополучатель находятся в

пределах страны и могут обеспечить сопровождение груза собственными проводниками.

К законодательству, регулирующему перевозку грузов другими видами транспорта, следует также отнести Воздушный кодекс РФ [10].

Необходимость взаимодействия железной дороги с другими видами транспорта при перевозке грузов отмечает и министр транспорта, для чего инициируется строительство грузовых терминалов, усовершенствование инфраструктуры станций, строительство подъездных путей и развитие логистических центров с участием инвестиционных средств.

Если говорить о системе правового регулирования прямых смешанных перевозок грузов, то сегодня ее основное звено – закон о смешанных перевозках – отсутствует. То есть, нет закона, которым бы регулировались отношения, возникающие между транспортными организациями, операторами смешанной перевозки, грузоотправителями, грузополучателями, другими гражданами и субъектами хозяйствования, выступающими от имени грузовладельца при выполнении перевозок грузов, осуществляемых в смешанном сообщении при взаимодействии между собой железнодорожный, морской, речной, воздушный и автомобильный транспорт, определял права, обязанности и ответственность каждого участника перевозок.

С целью усовершенствования этого процесса необходимо принятие такого закона, который создаст условия для обеспечения качественных услуг, связанных с перевозкой грузов в смешанном сообщении, создаст единые требования к перевозчикам и операторам смешанной перевозки при выполнении договора смешанной перевозки, повысит экономическую эффективность перевозок грузов.

По нашему мнению, Правила вместе с Законом РФ «О смешанных перевозках» должны быть систематизированы нормативными актами по предмету их регулирования для последующего удобного применения в практической деятельности.

Таким образом, законодательство РФ о перевозке грузов в прямом смешанном сообщении характеризуют следующие признаки:

- отсутствие единого специального закона;
- наличие большого количества ведомственных нормативных актов;
- наличие противоречий с международными НПА.

Анализ зарубежного законодательства о перевозке грузов в прямом смешанном сообщении позволяет при разработке соответствующего отечественного законодательства использовать положительные моменты и избежать ошибок, сделанных законодателями других стран. Такое исследование позволяет путем применения метода сравнения определять положительные и отрицательные стороны в правовом регулировании изучаемого вопроса.

Динамическое развитие интеграционных процессов в мировой практике, расширение международного сотрудничества обусловили рост внешнеэкономических связей с другими странами. В этих условиях все большее значение приобретает транспортное обеспечение внешнеэкономической деятельности, характер и условия которой зависят от специфики внешнеэкономических связей. Так, например, транспортное обеспечение внешнеэкономических связей РФ в евразийском направлении осуществляется в основном наземными видами транспорта: со странами СНГ – железнодорожным и трубопроводным, а с европейскими странами – преимущественно железнодорожным и в меньших объемах – речным и автомобильным транспортом.

Повышение внимания к вопросам управления товаропотоком и транспортом в экономическом отношении связано с сокращением продолжительности цикла торговли, увеличением стоимости хранения и необходимостью ускорения реакции на потребительский спрос. На важность этого аспекта указывает тот факт, что по некоторым товарам затраты на производство составляют лишь 10% стоимости товара, что значительно меньше затрат на распределение, в том числе – на доставку.

В настоящее время интеграционные процессы в экономике интенсивно развиваются не только на государственном, но и на межнациональном уровне. Эти процессы охватывают все сферы хозяйственной деятельности, в том числе процессы перемещения товаров и транспортировки.

В странах ЕС был разработан новый крупный транспортный проект под названием «Транспортные сети для мира и развитие основных трансъевропейских транспортных осей в направлении соседних стран и регионов».

Традиционная перевозка грузов одним видом транспорта привела к разработке соответствующего перевозочного документа для каждого вида транспорта, применяемого только при перевозке определенным видом транспорта, выдается в пункте отправления лицом, фактически предоставляющим перевозочное средство данного вида транспорта и устанавливающим ответственность такого лица за утрату или повреждение груза в то время, когда груз находится в его ведении путем отсылки к международной конвенции или нормам национального права, применяемым к перевозкам на данном виде транспорта.

Каждый из этих перевозочных документов, распространяющийся на один вид транспорта, предназначается для передачи информации, необходимой для перевозки грузов, а также для удовлетворения коммерческих и финансовых потребностей, выступая как расписка на указанный в нем груз как договор перевозки, а также при выдаче в оборотной форме как товарораспорядительный документ.

Развитие транспорта в последние годы вызвало значительное увеличение сквозных перевозок грузов, часто в виде укрупненных отгрузок из пункта отправления в конечный пункт назначения с последовательным использованием нескольких видов транспорта.

Международные правила, относящиеся к документу на смешанную перевозку, подготовленными в 1973 году (далее – Международные Правила 1973 г.) применяются при выдаче документа смешанной перевозки. Такой

новый перевозочный документ, – «документ СТ» (combined transport document – документ на смешанную перевозку) – кажется лицом, что может либо фактически предоставлять транспортные средства или, по крайней мере, часть их, либо выступать только как организатор (arranger) предоставления всех или части транспортных средств другими лицами [22].

Поскольку Международные Правила 1973 г. применяются по частному согласию, ответственность должна регулироваться соответствующими правилами, действующими на одном из видов транспорта, когда потеря или повреждение груза могут быть отнесены к определенной стадии перевозки и Международными Правилами 1973 г., когда причина утраты или повреждения груза является «спрятанной», то есть ее нельзя отнести к определенной стадии перевозки.

Международные Правила 1973 г. содержат общие положения о смешанной перевозке. Интересны отдельные положения некоторых из девятнадцати Правил. Так, согласно пункту с) Правила 1 установлено, что любая оговорка, содержащаяся в договоре смешанной перевозки, не имеет юридической силы в том отношении, в котором такая оговорка противоречит действующим Правилам [46]. Следовательно, при заключении договора на смешанную перевозку, если будет применяться международное законодательство и указанные правила, необходимо сверять положения договора с Международными Правилами 1973 г. с целью юридической силы договора в целом и соответствия его Международным Правилам 1973 г.

В пункте с) Правила 2 указано, что документ СТ означает документ, являющийся доказательством договора об исполнении или организации исполнения смешанной перевозки груза и имеющий или заголовок «Оборотный документ на смешанную перевозку, выданный в соответствии с Унифицированными правилами, относящийся к документу на смешанную перевозку (Брошюра ИСС № 273)», или заголовок «Необратимый документ на смешанную перевозку, изданный в соответствии с Унифицированными правилами, относящийся к документу на смешанную перевозку (Брошюра

ИСС № 273)». Таким образом, Правилами предусмотрено наличие двух видов документов, требования к которым определены в Правилах 3 и 4 соответственно [46].

Особенность оборотного документа состоит в том, что он может быть либо ордерным, либо на предъявителя. При этом ордерный документ передается путём индоссамента. Документ на предъявителя передается без индоссамента.

Кроме того, Правила учитывают растущую тенденцию замены оборотных товарораспорядительных документов, предъявление которых в месте назначения является обязательным условием доставки груза необоротными документами, в соответствии с которыми груз доставляется получателю, указанному в этом документе, без предъявления какого-либо документа вообще и предусматривают выдачу как оборотного, так и необоротного документа смешанной перевозки.

При оценке проблем, имеющих место в пунктах взаимодействия различных видов транспорта, Стокласа Юзеф как наиболее распространенной отмечает недостаточность оформленных документов, что имеет свое влияние на правильное и надежное функционирование транспортно-логистических цепей.

Правила ИНКОТЕРМС предусматривают перевозку грузов с использованием комбинации различных транспортных средств (так называемые смешанные или мультимодальные перевозки). И хотя, как отмечается в самих правилах, они касаются не перевозки груза, а купли-продажи товара, некоторые из терминов содержат ссылку на применение смешанных перевозок.

Учитывая, что Правила ИНКОТЕРМС не раскрывают понятия смешанной перевозки, то в этом случае следует пользоваться другими документами, разработанными Международной торговой палатой, которые уже были рассмотрены.

Система законодательства, регулирующего перевозку грузов в прямом смешанном сообщении в России, состоит из Гражданского кодекса Российской Федерации (далее – ГК РФ), принятого Государственной Думой Федерального Собрания РФ (ст. 788), Транспортного Устава Железнодорожной дороги (гл. IV), Устава Железнодорожного Транспорта РФ – (далее – СЗТ РФ), принятого Государственной Думой РФ (гл. V) и Кодекса внутреннего водного транспорта РФ (далее – КВВТ РФ), принятого Государственной Думой РФ (гл. XIV).

По определению федерального закона РФ «О федеральном железнодорожном транспорте» прямое смешанное сообщение – перевозки, осуществляющие разные виды транспорта по единому транспортному документу (накладной), составленному на весь путь следования. Однако, этот закон утратил свою силу, а в новом федеральном законе «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» уже не упоминается о прямом смешанном сообщении, а отмечается, что порядок взаимодействия перевозчиков и владельцев инфраструктур определяется Уставом Железнодорожного Транспорта РФ.

Отечественному законодателю при принятии Закона РФ «О смешанных перевозках» следует учесть следующее:

- наличие двух видов документов на смешанную перевозку грузов: обратного и необратимого, требования к которым, определенные в Международных правилах, относящихся к документу на смешанную перевозку, с целью упрощения документооборота;
- необходимость введения института оператора смешанной перевозки и четко определить его обязанности и ответственность;
- перевозки грузов, учитывая отсутствие у последних соответствующих законов о смешанных перевозках, кроме двусторонних соглашений о международном грузовом сообщении, регулировать нормами нашего закона с оговоркой об этом в соответствующих договорах на смешанную перевозку.

1.3 Основания для заключения договора перевозки

Общие условия заключения договоров изложены законодателем в статьях ГК РФ, которыми следует руководствоваться как при заключении договоров, так и при анализе порядка заключения договоров.

Заключение договора перевозки грузов в прямом смешанном сообщении характеризует комбинация обязательств. При заключении договора перевозчик вместе с обязанностью доставить груз в пункт назначения приобретает права представителя грузоотправителя и из этого, затем заключает от имени грузоотправителя договор с соперевозчиком. Таким образом, каждый последующий соперевозчик, вступая в обязательства по предыдущему, становится представителем грузоотправителя.

Как отмечают Скворцова Т.А., Гура А.Ю. правовое положение транспортных организаций – участников обязательства по перевозке грузов в прямом смешанном сообщении определяется исполнением всеми ими обязательств, вытекающих из договора перевозки, заключенного первоначальным перевозчиком в пункте отправления груза при приеме его к перевозке [44]. Поэтому все транспортные предприятия, участвующие в такой перевозке, должны признаваться контрагентами грузоотправителя или субъектами единого договора, заключенного транспортной организацией пункта отправления груза.

Выполнение действий, связанных с организацией перевозок грузов, невозможно без предварительного их согласования с перевозчиками и грузоотправителями. Это достигается в процессе организации выполнения обязательств по перевозке и находит отражение в определенных правовых формах, в результате чего конкретизируются объемы перевозок грузов и уточняются сроки их доставки.

Законодательство применяет конструкцию настоящего договора к договору перевозки любым видом транспорта. Тем не менее, по мнению ряда ученых, такая модель правового регулирования подходит не всем видам

транспорта. По мнению Разумовской Е.В. необходимо либо конструировать договор перевозки груза в качестве консенсуального договора, либо дополнительно заключать организационные договоры, которыми предусматривается плата за подготовку транспорта к транспортировке [40].

На наш взгляд, если перевозчик и отправитель груза планируют осуществлять систематические перевозки, они могут заключать долгосрочные договоры.

Предметом долгосрочного договора является обязательство перевозчика в установленный срок принимать, а грузоотправителя – подавать к перевозке грузы в согласованном сторонами объеме.

С учетом особенностей перевозок грузов разными видами транспорта, документы, регулирующие организацию перевозки грузов, имеют разную правовую форму при перевозках в прямом сообщении – это заявка (заказ), договор об организации перевозок грузов, при перевозках грузов в прямом смешанном сообщении – суточная заявка, недельный календарный план.

По мнению некоторых специалистов, планирование перевозок является пережитком советского времени, когда планирование занимало центральное место не только в методах регулирования деятельности по организации перевозок, но и во всей системе народного хозяйства. Но, по нашему мнению, планирование перевозки грузов является вспомогательной и очень важной мерой в функционировании транспортных организаций. Следует поддержать Баукина В.Г., определявшего, что планирование перевозок грузов способствует организации рациональной деятельности перевозчиков, обеспечивает экономию затрат, помогает эффективно использовать материальные, трудовые и финансовые ресурсы [8].

Передача грузов с одного вида транспорта в другой происходит в перевальных пунктах, взаимодействие различных видов транспорта в которых, в свою очередь, урегулировано узловыми соглашениями. Заключив такие узловые соглашения, каждый из вида транспорта принял на себя соответствующие обязательства по принятию друг от друга грузов и по

дальнейшей их перевозке. Поэтому можно говорить о транспортных организациях – соперевозчиках.

По общему правилу транспортная накладная заполняется грузоотправителем и предоставляется перевозчику вместе с передачей ему соответствующего груза. Накладная является составной частью комплекта перевозочных документов, в который кроме нее входят: дорожная ведомость, корешок дорожной ведомости и квитанция о приемке груза. Бланки этих документов выдаются грузоотправителям за плату согласно тарифу. Накладная вместе с дорожной ведомостью сопровождает груз по всему пути перевозки к станции назначения, где выдается получателю. Квитанция о приеме груза к перевозке выдается отправителю.

Все сведения, предусмотренные формой бланка перевозочного документа, должны быть внесены отправителем в соответствующие графы [25]. Исправления не допускаются. В случае смены сведений, внесенных в перевозочный документ, отправитель обязан заполнить новый перевозочный документ.

Договор перевозки грузов – строго формальный договор. Он всегда заключается в письменной форме, причем часто с соблюдением обязательных реквизитов, установленных законодательством [32].

Накладная содержит все необходимые сведения о перевозимом грузе, степень использования грузоподъемности вагона (контейнера), скорости перевозки, время принятия груза к перевозке и проч. Отсутствие накладной свидетельствует об отсутствии договора перевозки, поскольку договор перевозки относится к числу формальных соглашений и его наличие и содержание могут быть подтверждены только письменными документами.

Обобщая все выше сказанное можно сказать, что законодательство о транспорте является одним из важнейших институтов гражданского законодательства нашего государства, который состоит из совокупности правовых норм, регулирующих общественные отношения в сфере организации и непосредственного осуществления хозяйственной

деятельности на транспорте. Так правовое транспортное законодательство РФ представлено совокупностью как национальных НПА, так международных правовых норм.

Главной же особенностью прямой смешанной перевозки является перевозка по одному транспортному документу. Заключение договора перевозки грузов в прямом смешанном сообщении можно охарактеризовать как комбинацию обязательств. Так при заключении договора перевозки перевозчик вместе помимо обязанности доставить вверенный груз в пункт назначения также приобретает права представителя грузоотправителя и из этого, затем заключает от имени грузоотправителя договор с соперевозчиками. Как отмечалось выше все транспортные предприятия, участвующие в такой перевозке груза, должны признаваться контрагентами грузоотправителя или субъектами единого договора, заключенного транспортной организацией пункта отправления груза.

Глава 2 Особенности и содержание отдельных видов договора перевозки

2.1 Особенности и содержание договора перевозки грузов

В условиях рыночной экономики контракт является одной из главных форм правового регулирования хозяйственной деятельности. Контракт становится основной правовой формой отношений между участниками гражданского и хозяйственного оборота.

По договору перевозки грузов, перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения в установленный законодательством или договором срок и выдать его уполномоченному на получение груза лицу (грузополучателю), а грузоотправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату.

Другим транспортным договорам (транспортной экспедиции, буксировке судов, фрахтованию транспортных средств, строительному подряду, соглашениям между транспортными организациями об организации перевозки грузов) отводится вспомогательная роль как обслуживающим договор перевозки груза. Но рассматривать договор перевозки груза следует в тесной взаимосвязи с так называемыми «вспомогательными» договорами, так как они составляют единую систему договоров, обеспечивающих весь сложный процесс доставки грузов.

Правоотношения, возникающие в сфере перевозки грузов в прямом смешанном сообщении – это вид хозяйственных правоотношений, возникающих между хозяйствующими субъектами в процессе организации и непосредственного осуществления перевозки грузов в прямом смешанном сообщении.

Структура указанных правоотношений предполагает наличие следующих ее элементов:

— субъектами являются отправитель, перевозчик и получатель;

— деятельность по перевозке грузов в прямом смешанном сообщении целесообразно рассматривать как объект правоотношений, возникающих в сфере перевозки грузов в прямом смешанном сообщении, поскольку мы говорим о такой деятельности, как объекте хозяйственных правоотношений;

— содержание правоотношений, возникающих непосредственно в связи с перевозкой грузов в прямом смешанном сообщении, составляют обязательства его субъектов: отправитель договаривается и поручает осуществление перевозки груза перевозчику; перевозчик осуществляет перевозки на своем пути следования, передает груз перевозчику другого вида транспорта, который, в свою очередь, осуществляет перевозки на своем пути следования и выдает груз получателю.

На железнодорожном и морском транспорте заключаются долгосрочные договоры на организацию перевозок, на внутреннем водном – навигационные, на автомобильном транспорте – годовые, а на воздушном – специальные договоры по регулированию систематических грузовых перевозок. Согласно ГК РФ заключение таких договоров целесообразно, если предполагается систематическая перевозка грузов [13].

Следовательно, долгосрочный договор направлен на организацию грузовых перевозок, его можно определить организационно-хозяйственным договором, по условиям которого перевозка определенной партии груза осуществляется в соответствии с договором перевозки груза в прямом смешанном сообщении, заключенном на его основании.

В зависимости от юридической направленности хозяйственные договоры делятся на основные и предварительные. Основные договоры порождают права и обязанности сторон. Предварительный договор заключается в целях подписания в будущем (но не позднее одного года) основного договора [21].

От предварительных договоров следует отличать долгосрочные договоры по прямым долгосрочным связям, которые в свое время получили широкое применение в отношениях поставки. В юридической литературе до

сих пор они не разграничены. Лобовской А.П. высказывал мнение о том, что долгосрочный договор по своей юридической природе предварительный, но согласиться с этой точкой зрения нельзя по следующим соображениям [29]. Сущность предварительного договора состоит в том, что из него вытекает обязательство заключить договор в будущем. В силу этого предварительный договор, выполнив свою функцию, то есть, обязав стороны заключить договор в будущем, считается исполненным. Договор поставки по прямым хозяйственным связям, заключенный сторонами, как правило, на пять лет или же на более длительный период, находится в стадии выполнения в течение всего периода.

Отдельное место занимают договоры в пользу третьего лица. Особенностью такого договора является то, что право требования по договору приобретает третье лицо, которое в заключении договора не участвует. Но стороны, участвующие в заключении договора, обсуждают для него права и обязанности. Примером могут служить договоры перевозки грузов железнодорожным транспортом. Такие договоры заключаются между грузоотправителем и перевозчиком. Поэтому, если грузополучателем по договору выступает грузоотправитель, количество участников (сторон) ограничивается только ими. Но в большинстве случаев грузоотправитель и грузополучатель в одном лице не совпадают. Как отмечает Петросян И.С. в этой связи и возникает вопрос о роли и месте грузоотправителя в транспортном отношении [35].

Что касается традиционного договора перевозки груза, то, по мнению Протас Е.В., Ивановой А.А., по договору перевозки одна сторона (перевозчик) обязуется доставить принятые ею от другой стороны (грузоотправителя) вещи (груз) своими средствами перемещения в установленный срок и выдать их в указанном грузоотправителем месте определенному лицу (грузополучателю), а вторая сторона (грузоотправитель) обязуется уплатить перевозчику установленную тарифом плату [38].

Мы не можем согласиться с его утверждением, потому что, во-первых, нельзя настаивать на определении обязанности перевозчика доставлять груз своими средствами перемещения, поскольку выполнение перевозки может осуществляться и с помощью транспортного средства, не принадлежащего перевозчику на праве собственности, а потому не является для него «своим». Отметим, например, первый перевозчик использует для перевозки другие виды транспорта путем перегрузки груза в пунктах перевалки. Во-вторых, ошибочна, по нашему мнению, констатация обязанности перевозчика выдать груз в определенном отправителем месте определенному лицу (получателю). Кроме того, им не учтено, что существует возможность изменения пунктов отправления и назначения груза, как по требованию отправителя, так и согласно заявлению получателя. В-третьих, обязанность отправителя уплатить перевозчику установленную тарифом плату за перевозку не является императивной, поскольку плата за перевозку может начисляться согласно установленным тарифам или определяться соглашением сторон. Не может носить императивный характер и положение по доставке груза в определенный срок.

Тищенко И.В., Бурлова Ю.А., Захарова Г.С. отмечают, что по договору грузоперевозки транспортное предприятие обязуется принять груз для доставки, перевезти его в определенный срок, хранить до выдачи, а затем сдать получателю; в свою очередь отправитель обязан уплатить провозные платежи [48].

По нашему мнению, нельзя согласиться с тем, что перевозчик, наряду с другими обязанностями, обязан хранить груз до его выдачи. Не следует акцентировать внимание на самостоятельности этой обязанности, поскольку обеспечение сохранности груза во время его перемещения и сохранение его в пределах определенного срока по прибытии в место назначения входит в понятие операций по доставке груза и являются неотъемлемыми от действий, направленных на осуществление такой обязанности, операции. В случае, если транспортное предприятие сохраняет доставленный груз в течение

времени, выходящего за пределы установленного срока, между этим транспортным предприятием и получателем должны возникать дополнительные к перевозке правоотношения по хранению груза, и получатель, в связи с этим, обязан внести плату за хранение груза.

Особенности отношений, возникающие при перевозке грузов в прямом смешанном сообщении, сами по себе не раскрывают юридической сущности договора, который мы рассматриваем. Эти особенности дают основания говорить о самостоятельном правовом регулировании таких отношений и, соответственно, о месте указанного договора в системе обязательственного права.

По мнению некоторых авторов, наряду с самостоятельностью договора перевозки следует отметить наличие на нем элементов других договоров. Да, Абарышев В.А., Кожевникова А.И. считают, что договор перевозки имеет признаки договора подряда, хранения [1]. Воронин А.Е., Станкевич Г.В. признают, что этот договор наиболее схож с договором имущественного найма [11].

По нашему мнению, договор перевозки груза в прямом смешанном сообщении отличается от договора подряда, договора имущественного найма и договора хранения. Соглашаемся с Лепским Р.В., отмечающим, что договор перевозки является хозяйственным договором о предоставлении услуг [27].

Юридическое содержание договора перевозки составляют права и обязанности сторон, связанные с предоставлением услуг, которые, в свою очередь, находят выражение в территориальном перемещении вверенных перевозчику имущественных ценностей – грузов. Для договора перевозки характерно определение не только фактического, но и юридического отношения перевозчика к объекту транспортировки. Оно состоит во владении грузом.

Учитывая вышеизложенное, договор перевозки груза в прямом смешанном сообщении является одним из видов хозяйственных договоров.

Во-первых, договор перевозки груза в прямом смешанном сообщении является имущественным соглашением, имеющим определенную хозяйственную цель – перемещение груза более чем одним видом транспорта. Следует обратить внимание на то, что договор выполняет роль юридически значимого документа, в котором содержится договоренность сторон об условиях перевозки груза. Во-вторых, сторонами договора перевозки груза в прямом смешанном сообщении являются хозяйствующими субъектами и граждане, зарегистрированные как субъекты предпринимательской деятельности. То есть договор перевозки груза в прямом смешанном сообщении является имущественным соглашением субъекта хозяйствования с контрагентом по перевозке груза. Как отмечают Скворцова Т.А., Жадан Т.М., Ахсалба М.П., совокупность транспортных договоров, вместе с договорами, предусмотренными Воздушным кодексом РФ, Уставом железных дорог и нормативными актами, регулирующими автомобильные перевозки, создает систему хозяйственных транспортных договоров по предметному признаку [45]. Таким образом, в-третьих, указанный договор входит в систему договоров транспортной деятельности.

2.2 Особенности и содержание договора перевозки пассажиров и багажа

Большинство ученых, посвятивших свои исследования обязательствам по договору перевозки пассажира, придавая ему определение, исходили из легальной дефиниции ГК РФ. Согласно ей договор перевозки является договоренностью, по которой одна сторона (перевозчик) обязуется перевезти вторую сторону (пассажира) в пункт назначения, а в случае сдачи багажа – также доставить багаж в пункт назначения и выдать его лицу, имеющему право на получение багажа, а пассажир обязуется уплатить установленную плату за проезд, а в случае сдачи багажа – также за его провоз.

Мы рассматриваем данную договорную конструкцию, ведь именно с ней закон увязывает возникновение субъективных прав пассажира. Решение вопроса обеспечения его прав невозможно без четкого осознания и понимания правовой природы договора, содержания, особенностей заключения, исполнения и прекращения. Именно в процессе осуществления этих стадий, проходящих договорное правоотношение, лицо-пассажир-потребитель осуществляет принадлежащие ему права. Следовательно, и вопросы обеспечения этих субъективных прав должны решаться на каждой стадии договора (от заключения до исполнения и прекращения). Не последнюю роль занимает и решение вопросов обеспечения защиты прав пассажира, поскольку последний выполняет двойную роль – предупредительную и восстановительную, что в равной степени способствует охране прав личности, и в конечном счете – осуществлению прав пассажира.

В зависимости от сферы применения можно выделить отдельные виды договора перевозки пассажира и багажа: в международном и внутреннем сообщении; линейный и трамповый (при перевозках пассажиров морским транспортом); рейсовый и чартерный (на воздушном транспорте); в городском, пригородном и междугородном сообщении (автомобильным транспортом) и так далее.

Определение отнесения договора к определенному типу на основе критерия его предмета является недостаточным и отражающим целостную картину. Ведь предмет контракта составляют деяния обязанного лица. Мы высказывались, что характеристика договора заложена в его определении, содержащем информацию именно о предмете договора и других его существенных условиях. Поэтому предмет договора можно определить природообразующим фактором для «персонификации» или индивидуализации договора». Такой подход обусловлен тем, что договор считается заключенным, если стороны в надлежащей форме достигли согласия по всем существенным условиям договора (ст. 638 ГК РФ).

В теории гражданского права под предметом договора понимают действия сторон, именно материальное благо, по поводу которого заключается договор, или действия и материальное благо в комплексе. Приверженцем первого подхода был проф. О.А. Подопригора, отмечавший, что предметом договора является любое действие, бездействие или отказ от совершения действия. Приверженцем второго подхода является Мухина А.Ю., которая отметила, что среди существенных условий любого договора закон конкретно называет только предмет договора (имущество, имущественные права, информация, результат интеллектуальной деятельности) [33]. Приверженцем третьего подхода является Погорелова М.С., по мнению которой предмет договора составляют одновременно как действия, так и материальное благо [36].

Выражаем позицию, что решение этого вопроса является в большинстве своем актуальным для вещевых договоров (относительно передачи имущества), однако, его результат имеет значение и для осознания сущности договора перевозки пассажира.

Перевозка лиц как доставка их в определенный пункт назначения имеет самостоятельную цель и составляет единый предмет отдельного самостоятельного договора перевозки пассажира, однако он может быть частью условий другого договора, - например, о предоставлении туристических услуг. Характеризуя договор перевозки пассажира, следует исходить из осознания его цели, соответствующего ему предмета и сущности урегулированных им отношений.

Определяя самостоятельность договора перевозки среди других договорных типов и его вид – договор перевозки пассажира, мы обратили внимание на подход, который связывал развитие договорных форм с историческим процессом, когда определенные договорные формы стремятся к ближайшему по содержанию договорному типу. На этапе «перерастания количества в качество» нормативное регулирование доходит до закрепления отдельной договорной конструкции на основе «типа». Именно на этапе

осознания специфичности транспортной услуги по перевозке, ее уникальности, уникальности цели деятельности, по которой осуществляется перевозка, произошло закрепление самостоятельного типа договора перевозки (а не договора подряда или смешанного договора). В договоре перевозки цель одна, и один предмет, и одно правоотношение, - перевозка груза или пассажира.

Удовлетворение потребностей пассажира в перемещении в пространстве и, соответственно, его интереса добраться до определенного места назначения происходит путем его выполнения действий перевозчиком, которые по своим характеристикам отвечают признакам услуги. Однако, учитывая особенности данных услуг и тот факт, что и законодатель вывел договор перевозки в отдельную Главу 40 ГК РФ, достаточно оснований утверждать, что сущность договора перевозки заключается не просто в предоставлении услуг перевозчиком, а именно специфических транспортных услуг по перевозке, которые обусловлены особенностями эксплуатации разных видов транспорта и транспортной инфраструктуры.

Определяем, что характерными чертами, присущими договору перевозки пассажира как договора о предоставлении услуг, являются:

- нематериальный, неоговоренный результат деятельности перевозчика, удовлетворение нематериальных потребностей пассажира;
- потребление блага (перевозки) пассажиром в процессе его предоставления;
- неотделимость услуги от деятельности перевозчика, невозможность хранения, предоставление услуг пассажиру с помощью транспортного средства.

Учитывая специфику эксплуатации транспорта, правовое регулирование предоставления этих услуг осуществляется средствами транспортного законодательства, что опять же дает основания относить этот договор к одному из видов транспортных договоров. Приведенные

аргументы позволяют определить место договора перевозки пассажира в системе договоров: тип договора (оказание услуг) – подтип договора (перевозка) – вид договора (перевозка пассажира) – подвид (перевозка пассажира определенным видом транспорта).

С точки зрения того, что условия договора перевозки пассажира, осуществляемые транспортом общего пользования определены и закреплены, в основном, актами транспортного законодательства, большинство которых являются императивами, отход от положений которых не допускается.

На воздушном транспорте договор перевозки багажа не конкретизирован, однако основания и содержание обязательства за ним закреплены в Правилах воздушных перевозок и обслуживания пассажиров (факт заключения договора обязывает авиаперевозчика осуществить перевозку пассажира и его багажа, оформляемого багажной квитанцией в момент сдачи).

То обстоятельство, что оформление багажа совпадает с моментом оформления на него перевозочных документов, позволяет заключить реальный характер договора перевозки багажа.

Для заключения реальной сделки недостаточно достижения согласия по существенным условиям. Он считается заключенным, если будет совершено также определенное фактическое действие, направленное на исполнение стороной своей договорной обязанности (передать вещь, уплатить денежную сумму). Обязанность по доставке багажа у перевозчика может возникнуть только с момента передачи и соответственно приема его перевозчиком.

В то же время, существуют разные подходы в определении сущности и наличия самостоятельной природы договора перевозки багажа. Маркевич Н.В. обратил внимание, что в цивилистической литературе существует несколько взглядов на правовую природу договора перевозки багажа:

— является отдельным транспортным договором;

— перевозка пассажира и багажа является единственным транспортным договором [31].

Однако такой антагонизм или четкая граница в позициях ученых пока отсутствуют. Полагаем, что на самом деле можно говорить о трех подходах:

— договор перевозки багажа является самостоятельным договором;

— договор перевозки багажа является самостоятельным договором, связанным с договором перевозки пассажира; он носит производный, факультативный и вспомогательный по договору перевозки пассажира характер;

— перевозка багажа не составляет предмет отдельного договора, а является лишь условием договора перевозки пассажира.

Нам импонирует второй вариант, поскольку в нем соединены два предмета (перемещение личности и перемещение вещей). Договор перевозки багажа является дополнительной сделкой, наличие которой зависит от заключения договора перевозки пассажира. В случае, если договор перевозки пассажира не выполняется, то отпадает и возможность договора по перевозке багажа.

То обстоятельство, что доставка багажа связана с перевозкой пассажира, при наличии уже заключенного договора перевозки пассажира и сдачи багажа перевозчику, свидетельствует о факультативном характере договора перевозки багажа по отношению к основному договору. На воздушном транспорте без первого второго не укладывается.

С точки зрения результатов исследований Приклонского К.П., исследовавшего правовую природу вспомогательных договоров, договор перевозки багажа можно определить вспомогательным договором (вне основного транспортного договора является самостоятельной договорной конструкцией) [37]. Но эта черта описывает его не правовую сущность, а многофункциональную. В настоящее время на транспорте практикуется услуга перевозки багажа отдельно без проезда пассажира за плату.

Договор перевозки багажа по функциональному назначению является вспомогательным транспортным контрактом, факультативным и зависимым от заключения основного контракта перевозки пассажира контрактом; по правовой природе он является самостоятельным договором, который по признаку его как сделки можно охарактеризовать как реальный, двусторонний, возмездный; по типу договора – договору о предоставлении услуг.

В силу тех обстоятельств, что транспортное законодательство регулирует отношения с участием транспорта, в частности перевозки пассажира, в их регулировании важное значение также имеют императивы. Впрочем, их присутствие в регулировании отношений по перевозке пассажиров не противоречит принципу свободы договора по следующим основаниям.

Когда речь идет о перевозке пассажиров транспортом общего пользования, а таких подавляющее большинство, кроме разве что, перевозок пассажиров такси, ГК РФ прямо признает публичным договором, не требующим доказательства этого. В то же время, индивидуальные перевозки пассажира перевозчиком по выбранному пассажиру маршруту при современном уровне технологий не ограничиваются исключительно деятельностью автомобильного транспорта. Так, например, во многих странах практикуется перевозка пассажиров на велосипеде (велорикша) - популярный вид такси в Индии, Малайзии, Индонезии, Китае и в отдельных городах Европы, в частности в Амстердаме и Барселоне. Популярность в мире приобретает «Мототакси», особенно в крупных городах, где пробки на дорогах мешают нормальной скорости движения транспорта. В Париже введена деятельность «речного такси». Не одно столетие оно было едва ли не единственным видом транспорта в Венеции (Италия). Речь идет о перевозке гондол гондольерами, которое переросло из вида перевозки в вид досуга, экскурсий и тому подобное (первые упоминания датируются около 1094 г.).

В целом договор перевозки пассажира характеризуется в специальной цивилистической литературе как двусторонний, консенсуальный и возмездный, а также публичный, по способу заключения - о присоединении.

Однако эти характеристики являются общими, присущими и другим договорам, а следовательно, не являются определяющими для установления правовой природы договора перевозки пассажира. Обосновываем в работе, что в зависимости от способа заключения договора он может быть консенсуальным или реальным.

В целом, соглашаясь с такими характеристиками договора перевозки пассажира, обращаем внимание на возникающие в отношении них дискуссионные вопросы. В науке гражданского права общепризнан подход понимания договора перевозки пассажира как двустороннего, или двусторонне обязывающего.

Бесспорна позиция Нагоева К.И., что в обязательстве может существовать одна цель (по договору купли-продажи это передача вещи покупателю в собственность) несмотря на то, что у сторон разные цели и интересы. Взаимные права и обязанности составляют содержание единого обязательства; если же эти права и обязанности разнонаправлены – то один договор является основанием возникновения нескольких обязательств [34]. Солидаризируемся с ее позицией, что разные (личные) цели сторон в обязательстве являются, по большей части, противоположными, что порождает конфликт интересов. В то же время стороны, вступая в договорное обязательство, согласовывают способы достижения своих целей, чем исчерпывается конфликт интересов. Конечно, в договоре перевозки пассажира такие интересы также противоположны, поскольку у перевозчика таким интересом является получение вознаграждения (платы за проезд), а у пассажира - осуществление перевозки (перемещение в пространстве).

Экстраполируя этот тезис на обязательства по договору перевозки пассажира, выявляем совершенно противоположное: пассажир, ради удовлетворения, потребности которого в передвижении и заключается

договор перевозки, и возникает соответствующее правоотношение, - является слабой стороной договора. Поэтому предложение ориентироваться в определении единой цели путем ориентации на блага «сильной стороны» (в данном случае перевозчика) не может быть использовано в договоре перевозки пассажира, ведь и в законодательных актах ЕС отмечается, что «сильной» стороной договора перевозки пассажира является перевозчик. В части же ориентации на кредитора получение блага возражений не возникает.

В то же время, характеристика договора перевозки пассажира исключительно как консенсуальной дискусионна, особенно если речь идет о договоре перевозки пассажира в городском и пригородном сообщении или перевозки пассажира такси. Основная проблема состоит в том, что пассажир, занявший место в транспортном средстве, следующем за определенным маршрутом, совершил волеизъявление на заключение договора на условиях перевозчика и совершил действие, направленное на его заключение, что позволяет признавать такой договор реальным.

Едва ли не единственным ученым, который аргументирует возможность признания договора перевозки пассажира реальным, является Соболев И.Д. По его убеждению, нельзя распространять характеристику консенсуального договора на все виды перевозок пассажиров, в частности в городском сообщении и в городских электропоездах, при которых билет приобретается в салоне транспортного средства после вхождения в него. Такой вид договора перевозки пассажира должен считаться заключенным после совершения им определенных действий, в частности, после занятия им места в транспортном средстве, компостирования талона, валидирования карты, оплаты электронной картой, предъявления удостоверения о наличии льгот [47].

Солидаризируемся с его утверждением, что современная цивилистическая наука пока не дала адекватную оценку новеллам ГК РФ относительно консенсуальности и реальности гражданских договоров. Он указал, что Шестернина Д.С. связывает реальный характер сделки моментом

его заключения, которым является момент передачи вещи, а затем недооценивает содержание ГК РФ, в котором заключенность реального договора связывается не только с передачей соответствующего имущества, но и с совершением определенного действия [50].

Считаем, что в основу решения вопроса в пользу признания договора перевозки пассажира реальным или консенсуальным должно быть положено определение способа волеизъявления сторон на заключение договора (ранее приобретением проездного билета или посадкой в транспортное средство в городском и пригородном сообщении).

В настоящее время существует проблема и с определением договора перевозки исключительно в качестве возмездного. Действительно, ГК РФ возлагает на пассажира обязанность уплаты стоимости проезда. Кроме того, имеют место льготные перевозки пассажиров и бесплатное обслуживание маршрутов (перевозка пассажиров городским транспортом). Достаточно ли оснований признавать основанием таких отношений между перевозчиком и пассажиром гражданско-правовой договор?

Организатор перевозок обязуется осуществить компенсационные выплаты перевозчику за выполненные договоры перевозки пассажиров-льготников. Другими словами, сторонами такого договора являются организатор и перевозчик, а пассажир-льготник является третьим лицом, в пользу которого заключен данный договор.

Права пассажиров должны быть обеспечены в равной степени, как по возмездным, так и по перевозкам, осуществляемым на безвозмездной основе.

Сущность услуги по перевозке пассажира неизменна независимо от ее оплаты или безвозмездности. Поэтому права пассажира должны обеспечиваться в равной степени.

Приходим к выводу, что безвозмездность перевозки пассажира по договору, если заказчик перевозок и перевозчик договорились о компенсации стоимости перевозок не определяет неоплатность такого договора, что и

позволяет распространять нормы актов транспортного законодательства на все перевозки, - возмездные, так и безвозмездные для пассажира.

Следовательно, договор перевозки пассажира является основанием возникновения обязательственного правоотношения между перевозчиком и пассажиром (юридическим фактом) и их регулятором. Он представляет собой вид самостоятельной договорной конструкции. Его предмет составляют действия по оказанию услуги пассажиру. Перевозка пассажира транспортом общего пользования является общественным контрактом, по способу заключения о присоединении. Основным способом регулирования отношений по перевозке пассажира является нормативный, не умаляющий роли договора в его значениях сделки, правоотношения и обязательства. При этом применение императивов нормативного регулирования перевозок пассажиров оправдано с точки зрения обеспечения прав пассажира, однако усматривается необходимость его усовершенствования.

Согласно нормативному определению договора перевозки и договора перевозки пассажира следует, что сторонами договора перевозки пассажира есть перевозчик и пассажир. Они взаимнообязательны, при том, что должны соблюдать правила перевозки.

Относительно определения перевозчиком по договору перевозки пассажира транспортом общего пользования юридического лица мы неоднократно обращали свое внимание на то, что, наверное, законодатель имел в виду субъекта предпринимательской деятельности, что предоставляло бы дополнительные гарантии обеспечения прав пассажиров и урегулированности соответствующих правоотношений. Это следует из актов транспортного законодательства и законодательства по лицензированию деятельности в сфере перевозок пассажиров, которое предусмотрено на всех видах транспорта, кроме гужевого, мото-, вело-, индивидуального электротранспорта.

Примечательно, что в нормативно-правовых актах, в том числе дифференцированно к разным видам транспорта, содержится достаточно

большое количество определений «перевозчика», которые, несмотря на всеобщее различие, имеют общие признаки:

- предоставление транспортной услуги;
- является субъектом предпринимательской деятельности;
- имеет лицензию, определяющую специальную правосубъектность его как субъекта хозяйствования.

Рубель Н.А., Егорова Н.Ю. обратили внимание, что перевозка пассажиров маршрутным такси в рейсовом режиме имеет усложненную субъектную структуру, выделив в ней заказчика перевозок [41]. Конечно, между органом местного самоуправления (заказчиком перевозки) и перевозчиком имеют место организационные правоотношения. А ведь они соответствуют конструкции организационного предварительного договора, обеспечивающего возможность заключения других договоров. Этим можно обосновывать признание ОМС участником правоотношений по перевозке пассажира и применения положений ГК РФ (договор, заключенный в пользу третьего лица). Полагаем, что здесь имеют место хоть и взаимосвязанные, но самостоятельные отношения. ОМС только создает предпосылки, организует функционирование и устанавливает нормативы к нему (лицензионные условия), являющиеся публичными отношениями; перевозчики и пассажиры являются самостоятельными сторонами договора перевозки пассажира.

По нашему убеждению, пассажиром следует признать физическое лицо, заключившее договор на потребление услуг по перевозке, или на выполнение которого такой договор заключен, в отношении которого перевозчик принял обязательство предоставить указанные услуги такому лицу.

Признаем, что субъекты не могут признаваться сторонами договора до момента его заключения. В то же время транспортное и потребительское законодательство ориентированы на обеспечение и защиту прав лица, которое намерено заключить такой договор.

Конечно, в основном сторонами договора являются лица, имеющие полную дееспособность. В то же время, требует своего определения правовое положение как пассажира отдельных категорий лиц: дети, пожилые люди, лица с инвалидностью, льготные категории пассажиров.

Анисимов А.П. определил, что условия договора, которые и составляют его содержание, являются отдельным проявлением условий обязательства вообще. Они формализованы как условия для согласования возможности договоренности сторон, определения условий исполнения договорного обязательства, определения типовой принадлежности договора. Традиционно также разделение условий договора на существенные, обычные и случайные [4].

Нам импонирует позиция Ивановой Л.В., которая отметила, что содержание договора как общего волевого юридического акта сторон составляют условия, по которым они пришли к согласию, и условия, принимаемые ими как обязательные в результате действующего законодательства. По ее убеждению, содержание договора составляют условия, по которым сторонами достигнута договоренность [20].

Предметом договора перевозки пассажира следует признавать услуги (действия перевозчика по безопасному перемещению пассажира в пространстве, осуществление которых является неимущественным благом для пассажира, потребляемого им в процессе осуществления права на свободу передвижения).

К существенным условиям отнесены: предмет договора; условия, признаваемые законом; условия, необходимые для данного типа договоров; условия, на которых настаивает одна из сторон.

Другое дело, что действительно, как ни парадоксально, такие условия, как время и место отправления и время и место прибытия как условия договора даже не упоминаются ни в одном транспортном акте и воспринимаются как само собой разумеющееся. Конечно, их можно признавать как условия, необходимые для данного типа договоров, но все же

исходя из позитивистского подхода считаем необходимым для обеспечения прав пассажира, чтобы эти условия были определены. Тем более что по договору перевозки пассажира транспортом общего пользования, особенно когда речь идет о маршрутах и рейсах, эта информация (кстати, требования к ней закреплена Правилами перевозок пассажиров, в том числе на основе законодательства) является публичной (содержится в транспортном средстве (автомобильном, железнодорожном), снаружи транспортного средства и информационно-справочных досках, табло, и так далее).

Емельянова О.В. обратила внимание на ту особенность, что в содержание договора, кроме согласованных сторонами условий, входят те положения (условия), относительно которых ими выражено согласие на обязательность в силу действия действующего законодательства [19]. Иными словами, соглашаясь на заключение договора (в данном случае договора перевозки пассажира), стороны соглашаются с действием условий, определенных нормативно. Следовательно, воля и волеизъявление сторон формируется под влиянием предписаний правовых норм, в которых закреплена идеальная модель правоотношений. Договор же является индивидуальным правовым актом, при котором идеальная и абстрактная одновременно модель взаимоотношений сторон наполняется конкретным содержанием, набирающий свою «плоть и кровь».

При перевозках пассажира транспортом общего пользования стороны договариваются о предмете договора (оказании услуг по перевозке пассажира), цене, сроке (время отправления и времени прибытия), месте исполнения (месте отправления, маршруте, месте прибытия). Но фактически стороны не решают эти вопросы. Все они в качестве оферты предлагаются перевозчиком. Пассажир только соглашается на заключение договора перевозки на условиях перевозчика или нет (своего рода ограниченная свобода договора). Более того, в целях охраны, обеспечения и защиты прав пассажира нормативно определен как порядок исполнения договора, в котором лицо-пассажир осуществляет свои субъективные права по договору

и осуществляет соответственно свое естественное право на свободу передвижения, так и порядок его заключения и прекращения, закрепленное транспортными уставами и кодексами.

Согласимся с позицией Емельяновой О.В., что нет никакого смысла включать в условия договора стороны те условия, которые определены нормативно обязательными для данного типа и соответствующего вида договора, дублировать их, поскольку стороны должны руководствоваться ими независимо от того, включены они в договор или нет. Договор же, заключенный сторонами с соблюдением требований, необходимых для договора перевозки пассажира, в том числе в соответствии с Правилами перевозок пассажиров соответствующим видом транспорта, имеют обязательную силу для сторон.

Содержание договора конкретизируется в субъективных правах и обязанностях сторон, являющихся: моделью поведения, мерой возможного поведения и требованием должного поведения.

Характерным признаком субъективного права является его обеспеченность корреспондирующей обязанностью, обеспечивающий принцип синхронности в механизме правового регулирования.

А.С. Иоффе в свое время высказался, что в то время, как благодаря субъективному праву создается возможность совершения собственных действий для лиц, которым оно предоставлено, именно обязанность приводит к возможности совершения определенных действий другими лицами. Соответственно, лицо, которому принадлежит субъективное право, может совершить определенное действие вследствие совершения соответствующих действий другими лицами. Соответственно лицо, на которое возложено выполнение такой обязанности, должно совершить определенные действия для того, чтобы другие лица также могли совершить определенные действия.

Как ни странно, ГК РФ, определяя права пассажира, обошло право пассажира быть доставленным и право на безопасность. При этом отсутствует корреспондирующая обязанность перевозчика обеспечить права

пассажира или совершить действия на осуществление этих прав пассажиром. Считаем, что этот недостаток требует исправления путем возложения на перевозчика соответствующих корреспондирующих обязанностей.

На автомобильном транспорте, несмотря на детализацию прав пассажиров в Правилах предоставления услуг пассажирского автомобильного транспорта, основное внимание уделено праву на безопасную перевозку и праву провозить детей, багаж, ручную кладь, животных и право на компенсацию ущерба. Следовательно, эти права можно признать расширенной версией прав, закрепленных в ГК РФ.

Однако, Правила не содержат прав пассажира, регламентированных актами ЕС, не содержат средств обеспечения прав пассажира, не предусматривают последствий нарушения условий договора и нарушения прав пассажиров. И даже на воздушном транспорте авиаперевозчики часто устанавливают 100% штрафов за отказ от договора. Кроме того, существуют проблемы с возвратом стоимости билета, приобретенного в электронной форме, ведь возврат должен происходить в той форме, в которой приобреталось, однако, на сайтах авиакомпаний, которые обеспечивают электронную продажу билетов или отсутствует соответствующая вкладка, или ее проблематично найти. Вопрос: а почему нельзя обратиться в авиакасса? Вопрос риторический.

Проблематичным является доведение факта отказа пассажиру в возвращении билета, обращение последнего в call-центр и тому подобное. Поэтому, несмотря на мнимую иллюзию обеспеченности прав пассажира, доказательство факта нарушения прав пассажира часто бывает достаточно проблемным.

Право на безопасность перевозки предусматривает возможность применения превентивных мер безопасности уполномоченным органом по гражданской авиации на основе оценки рисков и уровня угрозы безопасности гражданской авиации с целью внедрения соответствующих уровню угрозы мер безопасности; запрещается допускать лицо к перевозке, если оно

отказывается от осуществления контроля на безопасность или предъявления для осуществления такого контроля ручной клади, багажа, принадлежащего ему. Похожие меры принимаются на других видах транспорта (Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом; Об утверждении Правил перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом). Следует признать, что ни в одном из указанных актов речь не идет о праве пассажира на безопасность, - наличие его вытекает из текстов, пронизанных идеей безопасных перевозок и принятия «мер безопасности». Так, например, правила предусматривают применение мер сдерживания, перевозчик может отказать в последующих перевозках на любой срок физическому лицу, являясь пассажиром его авиарейса, которое совершило действия, представляющие угрозу безопасности воздушного судна или людей. Пилотам иногда приходится возвращаться в пункт вылета для высадки с борта неумного пассажира, который нарушает общественный порядок.

Право на качество обслуживания. На автомобильном, морском и речном транспорте не закреплены ни требования качества обслуживания, ни сущности данной категории. Обслуживание пассажира заключается в:

- предоставлении пользователям бесплатно информации о расписании поездов, стоимости проезда, перевозке багажа, грузобагаже, перечне и стоимости услуг, наличии свободных мест в поездах;
- выдаче за плату комплекта постельного белья во всех вагонах пассажирских и скорых поездов (кроме общих вагонов) (открытый вопрос качества белья);
- содействию приобретению билета, пребыванию на вокзале;
- на информацию;
- доставке постельных принадлежностей на спальное место пассажира и сбор ее за 30 минут до прибытия пассажира к месту назначения является обязанностью проводника вагона. Проводник вагона должен

оказывать помощь в застилке постельного белья инвалидам, больным, старикам и пассажирам с малыми детьми;

— соответствии состояния вагонов требованиям санитарного законодательства.

Интересно, в Швейцарии, где функционирует, кроме транспортных уставов и кодексов, Закон «О пассажирских перевозках» (Loi sur le transport de voyageurs du 20 mars 2009), ч. 2 ст. 21 последнего предусматривает обязанность перевозчика (в случае остановки в пути следования по неисправности транспортного средства) обеспечить другое сообщение или бесплатное возвращение пассажира домой.

Обращает внимание наличие разных подходов на разных видах транспорта к урегулированию отдельных положений, составляющих содержание договора перевозки пассажира.

Да, пока не унифицированы особенности перевозок животных и птиц Пунктами 10.14 и 15.7 Правил перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом предусмотрена перевозка крупных собак, мелких комнатных животных и комнатных декоративных птиц пассажирами в пассажирских вагонах и птицы в общих вагонах. В зависимости от вида животного, перевозку их железнодорожным транспортом следует разделить на три вида: перевозку животных в ручной клади, перевозку животных в качестве багажа, перевозку животных как груза.

Определение содержания условий договора перевозки пассажира должно основываться на одинаковых подходах на всех видах транспорта, что не исключает учета специфики эксплуатации разных видов транспорта.

Обобщая приведенные аргументы, выражаем позицию по определению существенных условий договора перевозки пассажира: предмета (действия перевозчика по предоставлению транспортной услуги пассажиру), цены, срока доставки пассажира, пункта отправки и пункта прибытия пассажира. Другие условия договора перевозки существуют как условия, которые

определены нормативно и являются обязательными, как необходимые условия договора.

Пробелы транспортного законодательства по обеспечению прав пассажира частично компенсируются положениями Закона РФ «О защите прав потребителей», который не учитывает особенности осуществления перевозок, однако добавляет дополнительных гарантий прав пассажира как потребителя транспортных услуг.

Среди других недостатков транспортного законодательства определено: отсутствие обязанности пассажира выполнять законные требования водителя, пилота, экипажа транспортного средства, что не пользуется безопасностью; отсутствие стандартов качества (в том числе по чистоте и комфорту), которые должны быть определены необходимыми условиями; отсутствие нормативных требований относительно полноты содержания информации, которая должна быть предоставлена пассажиру (тип транспортного средства, его характеристики и состояние; заблаговременное информирование об изменении типа транспортного средства, причине и длительности задержки рейса); отсутствие правовых последствий нарушения прав пассажира и обеспечения права на защиту.

Считаем, что во всех актах транспортного законодательства, которыми урегулированы перевозки пассажиров разными видами транспорта, должны быть предусмотрены единые критерии и основания прекращения договора перевозки пассажира и их последствия:

- на этапе до момента начала выполнения перевозки;
- в процессе выполнения перевозки.

Таковыми основаниями должны быть определены:

- действие обстоятельств непреодолимой силы (погодные условия, стихийные бедствия, эпидемии, забастовки и тому подобное, что делает невозможным выполнение договора перевозки пассажиров или ставит под угрозу их жизнь и здоровье);

— препятствование исполнению договора преступными действиями других лиц (захват транспортных средств, заложников и тому подобное);

— решение государственных органов об ограничении движения транспортных средств (военное положение или чрезвычайное положение, природно-климатические обстоятельства, техногенные катастрофы, разрушение путепроводов, мостов и тому подобное);

— смерть пассажира (в настоящее время законодательство не предусматривает порядка возврата наследникам стоимости билетов, приобретенных пассажиром-наследодателем, хотя, к моменту начала выполнения договора эти средства являются активами);

— ликвидация перевозчика или утрата им специальной правосубъектности (утрата лицензии);

— договоренность перевозчика и пассажира;

— отказ перевозчиком пассажиру в перевозке (в случае отказа прохождения мер безопасности, невыполнение требований перевозчика по соблюдению законодательства по безопасности перевозок; состояние алкогольного или наркотического опьянения или антиобщественное поведение пассажира, мешающих безопасности осуществления перевозки других пассажиров; решения органов государственной власти, которыми лицо ограничено в осуществлении права передвижения);

— отказ пассажира от перевозки (расторжение договора по требованию пассажира) при отсутствии нарушения исполнения договора перевозчиком;

— отказ пассажира от перевозки по причине невыполнения, задержки исполнения сверхнормативного периода.

В то же время, есть ряд замечаний. Во-первых, перевозчик должен быть уведомлен о намерении пассажира расторгнуть договор в одностороннем порядке по причине ненадлежащего исполнения договора перевозки или с существенными нарушениями. Не исключено, что это может служить основанием для устранения недостатков исполнения договора перевозчиком. Во-вторых, должны быть четко определены основания (список

нарушений, их степень и существенность) для расторжения договора. Объясняем это тем, что в противном случае пассажир любое нарушение может воспринимать как существенное, а следовательно, как повод требовать расторжения договора и возмещения ущерба. В-третьих, основания и механизм осуществления этого права должны быть дифференцированы на виды транспорта.

Пассажиrom, как стороной договора, является заключившее физическое лицо или в интересах которого заключен договор перевозки. Нахождение в транспортном средстве, наличие проездного билета, потребление транспортной услуги являются только признаками, характеризующими выполнение договора.

Моментом заключения договора перевозки пассажира является момент достижения согласия сторонами по существенным условиям договора. При заключении договора перевозки транспортом общего пользования таков момент приобретения проездного билета (билета). Контракт перевозки пассажира транспортом общего пользования в городском и пригородном сообщении заключается методом выражения свободы пассажиром заключить таковой контракт на условиях перевозчика методом посадки в салон транспортного средства.

2.3 Особенности и содержание договора фрахтования

Особой разновидностью договоров перевозки является договор чартера, или как его называют фрахтование.

В чартере подробно оговариваются условия перевозки, права и обязанности сторон. С одной стороны, чартер отвечает интересам судовладельца, который может быть уверен в том, что получит вознаграждение за перевозку, независимо от того, сможет отправитель полностью погрузить судно. С другой – чартер отвечает интересам

грузовладельцев, обеспечивая надежную перевозку груза при отсутствии устойчивых транспортных сообщений.

Гражданский кодекс дает определение договора чартера, как договора, по которому одна сторона (фрахтовщик) обязуется предоставить другой стороне (фрахтовщику) за плату всю или часть вместимости одного или нескольких транспортных средств на один или несколько рейсов для перевозки груза, пассажиров, багажа, почты или в других целях, если это не противоречит законам и другим нормативно-правовым актам [13].

Данный договор заключается на трех видах транспорта – морском, речном и воздушном. Чартерная воздушная перевозка может заключаться по перевозке пассажиров, багажа, груза и почты, морской рейсовый чартер по перевозке груза, а чартерная перевозка по речному транспорту – пассажиров.

Следует также обратить внимание на такой характерный признак данного договора как условие о предоставлении для перевозки всей или части емкости транспортного средства. Если в чартере заранее оговариваются в каком именно транспортном средстве (его части, помещении) будет расположен объект перевозки, то при обычной перевозке данный вопрос решается перевозчиком самостоятельно. Практическое значение данного различия состоит, в частности, в том, что фрахтователь вправе требовать от фрахтователя извлечения не принадлежащего ему груза с поданного ему судна, части судна или судового помещения в порту отправления, а в случае предоставления всего судна - в любом порту мероприятия.

Договор воздушного чартера (фрахтование) является разновидностью договора перевозки, имеющего следующие особенности [30]:

- форма договора чартера (фрахтования) устанавливается транспортными кодексами (уставами) и является, как правило, письменной;
- договор воздушной чартерной перевозки считается действительным с момента оплаты чартерного рейса или заключения, соответствующего

кредитного договора, то есть он может быть как реальным, так и консенсуальным;

— договор возмездный, поскольку главной обязанностью фрахтователя является уплата чартерной цены;

— договор является двусторонним, поскольку сторонами воздушного чартера являются фрахтователь и фрахтователь;

— заключение договора сопровождается оформлением авиагрузовой накладной, багажных квитанций (при необходимости) и выдачей пассажирам билетов;

— теоретическая классификация договоров воздушного чартера проводится по следующим критериям: по объекту воздушной перевозки; по количеству лиц, участвующих в оплате чартерной перевозки; по объему фрахтуемой емкости.

Договор морского чартера (фрахтования) является разновидностью договора перевозки, имеющего следующие особенности [39]:

— форма договора является, как правило, письменной;

— договор консенсуален, поскольку считается заключенным с момента его подписания;

— договор возмездный, поскольку услуги по найму судна предоставляются за плату – фрахт;

— договор является двусторонним, сторонами являются фрахтователь и фрахтовщик;

— заключение договора сопровождается оформлением транспортных документов – чартера (если договор предусматривает условие предоставления для перевозки всего судна, его части или отдельных судовых помещений) и коносамента (если договор не предусматривает условия предоставления для перевозки всего судна, его части или отдельных судовых помещений);

— предоставленное фрахтователю судно может быть укомплектовано экипажем (тайм-чартер) или не снаряженное и не укомплектованное экипажем (бербоут-чартер).

Ответственность перевозчика очень приближена к повышенной. Перевозчик освобождается от ответственности в случае объективной невозможности избежать ущерба.

Можно сделать вывод, что термин «ущерб» в Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, охватывает как материальный, так и моральный ущерб, однако общая сумма возмещения физического и морального ущерба не может превышать лимитов, установленных Конвенцией. Также определены обстоятельства, которые следует учитывать при возложении ответственности на перевозчика за ущерб, причиненный одной из сторон или третьему лицу:

- во-первых, место причинения такого ущерба;
- во-вторых, объективную возможность перевозчика контролировать ситуацию;
- в-третьих, принятые меры по предотвращению опасности для груза, пассажиров и окружающей среды;
- в-четвертых, была ли возможность у перевозчика принять те или иные меры.

Глава 3 Ответственность за нарушение обязательств по перевозке

3.1 Прекращение договора перевозки груза

Заключение договора перевозки груза в прямом смешанном сообщении ставит целью осуществление такой перевозки груза и выдачу его получателю, то есть надлежащее исполнение указанного договора, влекущее его прекращение.

Кроме того, действующим законодательством предусмотрены другие основания прекращения договора перевозки грузов.

Заключение договора перевозки груза в прямом смешанном сообщении ставит целью осуществление такой перевозки груза и выдачу его получателю, то есть надлежащее исполнение указанного договора, влекущее его прекращение [13].

Кроме того, действующим законодательством предусмотрены другие основания прекращения договора перевозки грузов.

Согласно системе взаиморасчетов на воздушном транспорте (СВВТ) перевозчик может в исключительных случаях по требованию грузоотправителя или грузополучателя изменить пункт назначения груза, принятого к перевозке. Изменение пункта назначения сопровождается оформлением дальнейшей перевозки новой накладной, где перевозчик делает пометку с указанием номера накладной, по которой груз принят к перевозке.

Согласно СВВТ у перевозчика возникает обязанность сообщить грузовладельцу о прекращении перевозки более чем в сутки с определением причин и срока такого прекращения, если это произошло в результате стихийных явлений.

Прерывание или прекращение перевозки грузов при определенных обстоятельствах приводит к нарушению сроков доставки грузов. Срок, в течение которого прекращена доставка груза, не включается в срок, установленный для доставки.

Учитывая, что действующее законодательство не устанавливает специальных случаев для расторжения договоров перевозки грузов, в том числе и в прямом смешанном сообщении, целесообразным будет то, что стороны должны устанавливать в договорах основания, по которым будут приобретать право требовать расторжения договора. В первую очередь, к таким основаниям можно отнести существенные нарушения условий договора. Причем решающим для определения права стороны на расторжение контракта становится отнесение того либо другого нарушения существенных условий контракта.

Для того чтобы право собственности на груз и ответственность за него окончательно перешли к получателю, ему необходимо произвести выгрузку из транспортного средства.

Получатель должен полностью разгрузить вагоны, цистерны и контейнеры. После разгрузки вагоны и контейнеры должны быть очищены внутри и снаружи. Очистка и промывка, а в случае необходимости дезинфекция вагонов после перевозки животных, птицы, сырых продуктов и скоропортящихся грузов осуществляются средствами перевозчика за счет получателя. При этом такая очистка производится не только при получении груза грузополучателями, но, когда осуществляется выгрузка вагонов при перевалке груза в прямом смешанном сообщении.

Ответственность за сдачу неочищенного подвижного состава или контейнеров порты несут не только в случаях, когда они выступают грузополучателями, но и в случаях, когда они не являются грузополучателями, а только производят выгрузку вагонов (при перевалке груза в прямом смешанном сообщении, отгрузке импортного груза и тому подобное).

ГК РФ не содержит конкретных положений по ответственности грузополучателей при невыполнении ими выгрузочных работ в срок, установленный или согласованный в договоре или нормативном акте. Такая ответственность предусмотрена транспортными уставами и кодексами

посредством системы штрафов, которые устанавливаются с учетом вида транспортных средств.

Обязательство по договорам перевозки грузов в прямом смешанном сообщении прекращается исполнением, проведенным надлежащим образом; невозможностью его выполнения; по договоренности сторон; в случае ликвидации субъекта хозяйствования – перевозчика или грузополучателя.

Надлежащим исполнением договора перевозки груза в прямом смешанном сообщении со стороны грузоотправителя является подготовка груза с учетом необходимости обеспечения транспортабельности и сохранения его в процессе перевозки, уведомить перевозчика о грузополучателе, уплатить установленную плату за перевозку. Со стороны перевозчика – доставка груза целым и сохраненным в установленный договором или законом срок установленным лицом.

Условия, при которых происходит изменение условий перевозки, пункта назначения, вида груза нельзя считать основаниями прекращения договора перевозки конкретного груза, поскольку его предметом является именно услуга перевозки, поэтому можно считать лишь изменением условий договора.

Учитывая, что действующее законодательство РФ не устанавливает специальных случаев для расторжения договоров перевозки грузов, в том числе и в прямом смешанном сообщении, отмечается, что стороны должны устанавливать в договорах основания, по которым стороны приобретают право требовать расторжения договора. Мы в первую очередь к таким основаниям относим существенные нарушения условий договора. Причем решающим для определения права стороны на расторжение контракта становится отнесение того либо другого нарушения условий контракта к существенным.

3.2 Ответственность сторон по договору перевозки грузов

В отечественном законодательстве общие принципы ответственности участников хозяйственных отношений установлены ГК РФ [13].

Значение положений ГК РФ, устанавливающих ответственность и регулирующих порядок применения, состоит в том, что они являются той основой, на которой должны основываться все законы, определяющие виды ответственности и порядок их применения в соответствующих областях общественных отношений.

Предмет договора перевозки по существу своему не разделен (доставка груза в целости в место назначения). Поэтому каждый из перевозчиков, являющихся контрагентами по настоящему договору, считается обязанным выполнить весь договор, а это значит, что все они отвечают друг за друга солидарно.

Неделимость предмета обязательства не является необходимым условием солидарной ответственности. Эта ответственность при делимости предмета обязательства может быть установлена законом или договором.

Порча груза может быть обусловлена виновным поведением как грузоотправителя (неправильно определившего срок транспортабельности или отправившего нетранспортабельный груз), так и перевозчика (нарушившего режим перевозки). В таком случае должен решаться вопрос об общей ответственности грузоотправителя и перевозчика, и если срок доставки груза не был нарушен.

Общая ответственность (грузоотправителя и перевозчика) может наступать и в тех случаях, когда по заключению экспертизы просрочки в доставке груза (при соблюдении транспортабельности) привело к повышению порчи.

Учитывая настоящее, считаем, что ответственность предприятия того вида транспорта, которое допустило нарушение обязательства, является наиболее целесообразной, ведь в советском хозяйстве не существовало

разных форм собственности и отношения между транспортными организациями носили внутриведомственный характер. Поэтому ответственность могла распределяться и между транспортными организациями, которые не допускали такого нарушения. В условиях усложнения хозяйственных связей и самой экономики, а также с учетом принципа разумности наказания законодательство должно быть построено таким образом, что за нарушенное обязательство отвечает допустившая такое нарушение сторона.

Гусева Д.С., Потапова Л.А. предлагают ответственность участников перевозки грузов поделить на две группы: ответственность, предусмотренную договоренностью сторон (договором), а также ответственность, установленную законодательством. Договором согласно ГК РФ может устанавливаться: ответственность перевозчика за непредставление транспортного средства; ответственность отправителя за неиспользование предоставленного транспортного средства; ответственность перевозчика за просрочку доставки груза [16].

Хозяйственные отношения, возникающие при осуществлении перевозки в прямом смешанном сообщении, имеют определенные особенности, связанные с тем, что при такой перевозке участвуют несколько перевозчиков, принадлежащих к разным видам транспорта. Поэтому ответственность зависит от следующих условий: причинен ли ущерб по вине одного перевозчика или двух; причинен ли ущерб по вине грузоотправителя или грузополучателя; можно ли установить степень вины каждого из участников одной или нескольких хозяйственных операций.

В разные времена в зависимости от действующего в то время законодательства учеными-правоведами выделялись следующие виды ответственности: общая ответственность; смешанная ответственность; солидарная ответственность; долевая ответственность. В настоящее время, при установлении вины транспортных организаций нескольких видов

транспорта каждый из них несет ответственность в той части, которая создалась по его вине.

Предложенные нормы следует включить в соответствующий проект закона РФ «О смешанных перевозках», определяющих условия ответственности каждого из участников перевозки грузов в прямом смешанном сообщении, а именно грузоотправителей, перевозчиков, грузополучателей и операторов смешанных перевозок.

Как указано в ГК РФ ведение любой предпринимательской деятельности, осуществляемой субъектами хозяйствования, несет в себе определенные риски, среди которых выделяют: риск случайного уничтожения и случайного повреждения имущества; риск наступления неблагоприятных последствий; риск изменения обстоятельств; риск случайного уничтожения и случайного повреждения товара, проданного при транспортировке; собственный коммерческий риск предпринимателя и другие риски [51].

Не исключение и деятельность по перевозке грузов в прямом смешанном сообщении, во время которой может произойти потеря, порча груза или просрочка в его доставке.

Отдельно следует отметить, что кроме соблюдения участниками перевозки грузов в прямом смешанном сообщении норм права существует также обязанность соблюдения технических норм. Соблюдение юридических обязанностей достигается путём четкого выполнения технических норм. Технические нормы не регулируют социальную деятельность, и их юридическое значение состоит в праве субъектов правовых отношений руководствоваться ими и обязанностях их соблюдать. Нарушение этого обязательства влечет юридическую ответственность.

Охрана грузовых и пустых вагонов в портах и на пристанях производится средствами и за счет портов или пристаней.

Снятие пломб с грузовых вагонов, подаваемых в порты и на пристани под разгрузку, а также пломбирование вагонов, загруженных в портах и на

пристанях грузами, перевозимыми в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении, производится железными дорогами. Пломбирование судов производится морскими или речными пароходствами по принадлежности судов.

Для обеспечения сохранности грузов заключаются договоры о перевозке грузов с сопровождением их военизированной охраной.

Претензии, возникающие по перевозке грузов в смешанном сообщении, согласно Правилам перевозки грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении предъявляются: управлению железной дороги назначения, если конечным пунктом перевозки является железнодорожная станция; порта, если конечным пунктом перевозки является порт.

Как предусмотрено отечественным законодательством, по договору перевозки груза в прямом смешанном сообщении ответственность за просрочку несет перевозчик того вида транспорта, по вине которого задержана доставка груза. Однако требование об уплате штрафов за просрочку предъявляется к перевозчику, сдающему груз получателю в пункте назначения. У транспортной организации, которая выдает получателю груз и несет ответственность за просрочку его доставки, есть право требовать в регрессном порядке у допустившей просрочки транспортной организации возмещения понесенных вследствие этого убытков.

Установить, что доставленный товар испорчен или поврежден получатель может путем осмотра груза.

На внутреннем водном транспорте утраченным считается груз, если он не выдан по требованию получателя в течение 30 дней после окончания срока доставки, а при перевозке груза в прямом смешанном сообщении – по истечении 4 месяцев со дня принятия его к перевозке начальным транспортным предприятием.

В действующем законодательстве нет единого подхода к определению срока, с которого груз считается потерянными при перевозке в прямом смешанном сообщении. Предлагаем решить этот вопрос в соответствующих

правилах, разработанных для развития проекта Закона РФ «О смешанных перевозках», в которых установить единый подход к определению срока, с которого груз считается потерянным при перевозке в прямом смешанном сообщении. Представляется логичным считать груз утраченным по истечении двух месяцев со дня принятия груза к перевозке, ведь за этот срок возможно осуществить весь перечень мер, направленных на розыск груза. Поэтому установленный срок в четыре месяца – это довольно длительный промежуток времени, и его следует сократить.

Нехватка имеет место тогда, когда перевозчик выдает получателю груз в меньшем количестве, чем был принят от отправителя по одному транспортному документу. Недостаток может быть следствием краж грузов при перевозке или злоупотреблениях со стороны отправителя, недогружающего перевозочное средство и тому подобное.

Также следует различать порчу и повреждение. Порча – это химические или биологические изменения груза, а повреждения – механические изменения (поломка, разрушение), что приводит к снижению ценности груза вследствие уменьшения эффективности использования по назначению. Причины повреждения, порча грузов заключаются в нарушении температурного режима при перевозке скоропортящихся грузов в неправильном размещении их на транспортных средствах и так далее.

Законодатель закрепляет принцип виновности перевозчика и возлагает на него обязанность доказывания обратного.

Автотранспортное предприятие или организация, осуществлявшие перевозки груза, освобождаются от ответственности за утрату, недостачу, порчу или повреждение груза в случае, если:

— груз прибыл в исправном автомобиле (контейнере) с исправными пломбами грузоотправителя, а искусственный груз – с исправной защитной маркировкой, бандеролями, пломбами грузоотправителя или изготовителя;

— недостаток, порча или повреждение произошли вследствие естественных причин, связанных с перевозкой груза по открытому подвижному составу;

— груз перевозился в сопровождении экспедитора грузоотправителя (грузополучателя);

— нехватка груза не превышает норм естественной убыли.

Перевозчик в случае повреждения, потери, порчи груза может сослаться на указанные обстоятельства и доказательство его вины автоматически переводится на получателя, который, в большинстве случаев, ограничен в получении соответствующих доказательств. На практике возможны случаи, когда перевозчик отвечает не за груз, а за исправность пломбы отправителя.

Так, в августе 2020 года фирма «Леман Коммодитиес С.А.» обратилась в суд с иском о взыскании с государственного предприятия «Свердловская железная дорога» убытков, ссылаясь на то, что при выдаче груза катанки стальной, прибывшей в морской рыбный порт для фирмы «Леман Коммодитиес С.А.», была обнаружена нехватка массы груза.

Решением суда Свердловской области в иске отказано по тем основаниям, что истец не является получателем груза по железнодорожной накладной, у него отсутствует право на предъявление иска к железной дороге.

По мнению суда апелляционной инстанции, из фактических обстоятельств дела и из указанных правовых актов следует, что истец вправе заявлять иск к железной дороге, ответчиком не доказано обстоятельств, свидетельствующих о том, что недостаток произошел не по его вине. Однако суд кассационной инстанции с таким выводом суда апелляционной инстанции не согласился.

Суд первой инстанции, выяснив, что заключен договор перевозки по железнодорожной накладной, по которой грузополучателем груза является морской рыбный порт, обоснованно отказал в иске.

Суд апелляционной инстанции безосновательно прибег к анализу заключенного между истцом и «морской рыбный порт» договора о предоставлении портом стивидорных услуг по погрузке экспортных и транзитных грузов, экспедируемых истцом. Настоящий договор не касается спорных правоотношений.

В иске отказано по тем основаниям, что истец не является получателем груза по железнодорожной накладной. У него отсутствует право на предъявление иска к железной дороге. Учитывая, что по указанному делу конечным пунктом перевозки в накладной числилась железнодорожная станция, а получателем груза – порт, то право предъявления иска к железной дороге существовало у порта как у получателя груза, а не у фактического владельца груза, в данном случае – «Леман Коммодитиес С.А.».

При перевозке грузов в прямом смешанном сообщении судам необходимо указывать, на основании каких доказательств они определяют перевозку груза как перевозку в прямом смешанном сообщении, какой вид транспорта, кроме железнодорожного, участвует в перевозке.

Так, суд вынес постановление, согласно которому одним из оснований направления дела на новое рассмотрение отметил, что суды предыдущих инстанций определяя перевозку спорного груза по накладным Екатеринбург-левое – Новороссийск-порт как перевозки в прямом смешанном сообщении, не отметили, на основании каких доказательств они пришли к такому выводу, какой вид транспорта, кроме железнодорожного, принимал участие в перевозке по этим накладным. Фактически с иском к железной дороге обратилась компания «Aluminium Silikon Marketing GmbH», как собственник, а не грузополучатель, а собственник не может быть истцом по делу при железнодорожных перевозках, если он не является грузоотправителем или грузополучателем груза, недостаток которого обнаружен при железнодорожной перевозке.

Определяя перевозки спорного груза по накладным как перевозки в прямом смешанном сообщении, суды не указали, на основании каких

доказательств они пришли к такому выводу, какой вид транспорта, кроме железнодорожного, принимал участие в перевозке по этим накладным. Также суды предыдущих инстанций не установили, какое юридическое лицо получило груз от железной дороги (раскредитовало документы).

Перевозчик отвечает за сохранение груза с момента принятия его к перевозке и до выдачи получателю, если не докажет, что потеря, недостаток, порча или повреждение груза произошли вследствие обстоятельств, которые он не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело.

То есть ГК РФ не дает транспортным уставам и кодексам возможности устанавливать основания освобождения от ответственности перевозчика. Эта норма, по нашему мнению, положительна и в целом соответствует общим положениям обязательственного права. Она предоставляет получателю или отправителю в случае возникновения спора по договору перевозки груза возможность предоставлять в суд только документы, подтверждающие получение перевозчиком груза и документы, подтверждающие факт нехватки, повреждения, порчи груза. А перевозчика, если он хочет освободиться от ответственности, обязывает предоставить доказательства, подтверждающие отсутствие его вины.

При перевозке грузов в прямом смешанном сообщении возникают случаи, когда доставленный груз не является истребованным получателем. Не истребован груз, который не получен в течение одного месяца после сообщения перевозчиком получателя. По своей правовой сущности, неистребованные грузы относятся к категории бесхозной вещи. На практике такие грузы, находящиеся в портах или на станциях сверх установленных сроков, сдерживают грузооборот.

Денежные средства, полученные от реализации груза в случае перевозки груза в прямом смешанном сообщении, если пунктом назначения является морской или речной порт, – перечисляются на счет железной дороги перевалки груза для уплаты причитающейся суммы получателю, которому этот груз не был доставлен, или отправителю.

Получатель или отправитель вправе потребовать выдачи груза, найденного, несмотря на оформление его недостачи или потери, даже если перевозчик возместил связанные с этим убытки. В данном случае получатель или отправитель обязан возратить перевозчику сумму полученного возмещения.

Порядок реализации этого права закреплен в транспортных кодексах, уставах и правилах перевозки грузов.

На наш взгляд, следует пересмотреть ограниченную ответственность перевозчика, в результате действий которого при не сохранности груза перевозчик возмещает грузоотправителю только сумму реального ущерба, а возмещение не полученной прибыли материальной компенсации морального вреда возлагается на поставщика.

По прибытии груза в пункт назначения ответственность перед перевозчиком за получение конкретного груза несет получатель. Однако он может переложить на отправителя все суммы штрафов, сборов и убытков, уплаченных перевозчику в результате неправильных действий отправителя по данной перевозке.

Отдельно следует отметить, что кроме соблюдения участниками перевозки грузов в прямом смешанном сообщении норм права существует также обязанность соблюдения технических норм.

В целях совершенствования соответствующего законодательства нами предлагается уменьшить срок для рассмотрения претензии, при перевозке грузов в прямом смешанном сообщении, предоставленном перевозчику действующим законодательством до трех месяцев. Кроме того, учитывая, что в действующем законодательстве не существует единого подхода к определению срока, с которого груз считается потерянным при перевозке в прямом смешанном сообщении, мы предлагаем решить этот вопрос в соответствующих правилах, разработанных для проекта закона «О смешанных перевозках», в которых установить единый подход к определению срока, с которого груз считается утраченным при перевозке в

прямом смешанном сообщении. По нашему мнению, будет приемлемым считать груз утраченным – по истечении двух месяцев со дня принятия груза к перевозке.

3.3 Ответственность сторон по договору перевозки пассажиров и багажа

Правовое регулирование публичных отношений имеет целью их упорядочение, создание благоприятных условий для надлежащего воплощения их участниками их прав и обязанностей.

В цивилистической литературе были выделены четыре принципа исполнения обязательства:

- принцип реального исполнения;
- принцип надлежащего выполнения;
- принцип взаимного сотрудничества (принцип делового сотрудничества);
- принцип экономичности.

Как отметили Ананьева Е.О., Махиборода М.Н., принцип «реального исполнения» в условиях рыночной экономики утратил свое первоначальное значение, и кредитор может удовлетвориться возмещением нанесенного ему неисполнением убытков в полном объеме, а свой интерес удовлетворить на рынке [7].

Да, действительно, такой подход имеет место в англо-американской гражданско-правовой системе, где основным является способ денежного возмещения.

Утверждать, что в договоре перевозки пассажира и багажа для пассажира важно или приемлемо получение денежной компенсации не соответствует действительности, поскольку пассажир, который «застрял» где-то, например, в Индонезии или ЮАР, желает, прежде всего, как можно быстрее добраться на родину. Особенно это ясно понимается, когда отменен

единый рейс, а следующий можно ожидать через неделю, и срок визы стекает. Пассажир таким образом ограничен в осуществлении права на свободу передвижения.

То же касается и багажа. Пассажир, прибывший в другую страну и багаж которого потерян, вряд ли будет удовлетворен компенсацией в 50 долларов, которые определены для покрытия потребностей в приобретении необходимой одежды. Эта сумма неадекватна тем проблемам пассажира, с которыми он сталкивается для поиска места приобретения одежды, времени для этого и стоимости одежды.

Напротив, считаем, что в договоре по перевозке пассажира и багажа роль принципа реального выполнения обязательства имеет важное значение, поскольку сфера деятельности транспорта тесно связана с возможностью осуществления человеком права на свободу передвижения.

Наглядным примером является отмена в первую неделю января 2022 г. авиокомпанией около 20 ранее проданных рейсов, в результате чего пассажиры застряли в крупнейших аэропортах мира.

Ситуации, сходные с ситуацией, сложившейся с авиакомпанией, случаются и с другими авиакомпаниями. Например, в феврале 2022 г. были единичные примеры отмены рейсов компании WIZZAIR, осуществлявшей рейсы из Барселоны. Пассажиры также были вынуждены ждать несколько дней новых рейсов без обеспечения их местом пребывания (гостиницы и тому подобное), а также без питания. Из-за осознания этого большой проблемой для пассажира является отсутствие.

Именно поэтому настаиваем, что ввиду важности перевозки для человека следует в транспортных уставах и кодексах, Правилах перевозки пассажиров закрепить право пассажира на своевременную, полную и объективную информацию, в том числе о причинах отмены или задержки рейса, отказа в осуществлении перевозки; быть доставленным, а основным принципом договора перевозки следует признать принцип реального исполнения обязательства.

Так, согласно Решения Ивановского районного суда г. Иваново от 03.07.2018 г. по делу № 2/331/415/18, со «Страховой компании «Арсенал Страхование» были взысканы суммы страховых выплат, морального ущерба, выплаты ущерба, связанного с временной потерей трудоспособности потерпевшим в результате ДТП. Суд исходил из положений, которым предусмотрено возмещение вреда, причиненного в результате дорожно-транспортного происшествия жизни, здоровью, имуществу третьего лица в пределах страховых сумм.

Вредом, причиненным жизни и здоровью потерпевшего в результате дорожно-транспортного происшествия, являются: вред, связанный с лечением потерпевшего; ущерб связан с временной утратой трудоспособности потерпевшим; вред, связанный с устойчивой утратой трудоспособности потерпевшим; моральный ущерб, нанесенный лицом в связи с увечьем или другим повреждением здоровья; ущерб, связанный со смертью потерпевшего.

Не вред причиняет гибель или телесное повреждение пассажира, а действия перевозчика или третьих лиц, ведь не вред влечет гибель или телесное повреждение пассажира, а наоборот, неправомерные действия могут повлечь смерть лица или телесное повреждение, чем причиняется материальный и/или моральный вред. Следствие (вред) приравнено к причине.

Обращаем внимание также на ту особенность, что в отличие от конструкции ГК РФ, которая предусматривает ответственность перевозчика за ущерб, причиненный увечьем, другим повреждением здоровья или смертью пассажира, Авиационными Правилами закреплена ответственность только за гибель или увечье пассажира. Это существенные отличия. Ведь авиаперевозчик не обязан возместить вред, причиненный ухудшением здоровья, которым могут быть болезни давления, эндокринологии, желудочно-кишечные расстройства, потеря зрения, слуха, инфаркты, инсульты и так далее, что может быть вызвано волнением, изменением

окружающего давления воздуха, влиянием солнечной радиации, уменьшением гравитации и так далее, - а только за ущерб, вызванный травмированием (увечьем).

Подобная ситуация и со смертью и гибелью пассажира. Это разные вещи. Смерть личности может быть вызвана естественными причинами (старость, болезнь), а гибель – внешним действием лиц или сил природы.

Проанализировав нормы национального законодательства и сравнив их с соответствующими актами ЕС, мы пришли к выводу, что в вопросе гражданско-правовой ответственности перевозчика за вред, причиненный повреждением здоровья, увечьем или причинением смерти по законодательству РФ и соответствующими Регламентами ЕС они соответствуют.

Установление границ допустимой ответственности перевозчика является, с одной стороны, средством обеспечения «материальной стабильности» перевозчика, с другой – ориентиром в удовлетворении требований пассажира.

Отмена рейса. Пассажиру подлежит только возврат стоимости билета. Так, Правила предоставления услуг пассажирского автомобильного транспорта предусматривает основания для этого: отмену рейса или отправку автобуса с опозданием; не предоставление пассажиру места, указанного в билете (в случае отказа пассажира от другого предложенного места); предоставление для перевозки автобуса, класс которого ниже указанного в расписании движения на автостанции. Последствий – никаких. Такая же ситуация – на других видах транспорта, за исключением воздушного.

Согласно материалам дела истцу, который требовал компенсации за отмену рейса Москва (Россия) – Кутаиси (Грузия) (рейс WU 6017) и 14.06.2020 года по маршруту – Кутаиси (Грузия) – Москва (Россия) (рейс WU 6018) в размере 500 евро было отказано с тех оснований, что средства за билеты были возвращены ему на карточный счет (хотя и без указания основания их поступления) и соответствующее письмо на английском языке

на Email. Пассажир считал себя неинформированным, поскольку не знает английского языка, информация об отмене рейса была обнародована на официальном сайте авиаперевозчика 26.03.2020 г. (более чем за два месяца до запланированной даты рейса). По этому поводу возникает вопрос: обязан ли пассажир отслеживать информацию на сайтах? Считаем, что это его право, но не обязанность. Напротив, справедливо персональное информирование пассажира по всем каналам коммуникации, сведения о которых должны быть указаны в именном билете. Иначе возникает вопрос – зачем они вообще нужны?

Непредоставление информации, предоставление недостоверной информации. Проблемным остается вопрос о содержании и объеме такой информации. Например, пассажиры перевозок автомобильным транспортом (при осуществлении междугородных перевозок) имеют информацию только о дате и времени отправления, номере рейса, посадочном месте, страховщике и сумме страхового покрытия. Неизвестно ни перевозчик, ни состояние его транспортных средств. Это может быть удобное и комфортное, чистое транспортное средство, а может быть средство, только пригодное для унижения достоинства человека. Формально, сертифицированное транспортное средство, прошедшее осмотр технического состояния, отвечает требованиям безопасности и допустимо к перевозкам.

Другими словами, за пассажирами не закреплено право на такую информацию, имеющую соответствующие последствия.

На железнодорожном транспорте – похожая ситуация. Пассажир не знает до последнего, является ли вагон старым (отремонтированным или нет) или новым, с кондиционером или без, и так далее, пока не сядет в него, а покупая билет на поезд через мобильное приложение, - рулетка электронного билета или бланка заказа через дефицит сканеров у проводников, что не должно являться проблемой пассажиров.

Другой пример – пролет малайзийского самолета рейса МН17 над зоной боевых действий с соблюдением законодательно разрешенных высот и

воздушных коридоров. Подходящий воздушный коридор был открыт для полетов. Правда, вряд ли тогда кто-то задумывался о возможности применения в зоне действия этого коридора ЗРК «Бук».

Согласно международным авиационным правилам, которые внедрены ИКАО, если на земле ведутся боевые действия, воздушное пространство над этими территориями должно быть закрыто для полетов гражданской авиации. В настоящее время над территорией Сирии воздушное пространство не закрыто. Впрочем, авиакомпании мира самостоятельно отказались от полетов по этим территориям.

Тем не менее, считаем, что пассажир должен знать о совершении полетов над территориями боевых действий или конфликтов и самостоятельно принимать решения по рискам и заключению договора перевозки. Впрочем, авиаперевозчик отвечает за жизнь и здоровье пассажира с момента посадки в воздушное судно и до момента выхода из него. Но пассажир должен самостоятельно распоряжаться своей жизнью и здоровьем, а не отдавать решение этого вопроса на видение авиаперевозчика.

В ЕС обязанность перевозчика и связанных с ним субъектов в случае задержки прибытия или отправления информировать пассажиров о ситуации и предполагаемом времени отправления и предполагаемом времени прибытия железнодорожным предприятием или руководителем станции, как только такая информация будет доступна в режиме реального времени.

Отказ в перевозке. На таких видах транспорта, - железнодорожном и автомобильном, - лишь отчасти исходя из текстов Уставов и Правил можно понять основания отказа пассажиру в перевозке. Таковы: состояние лица (наличие заболеваний, состояние алкогольного или наркотического опьянения) или противоправное поведение, угрожающее безопасности перевозок или пассажиров, перевозка запрещенных видов вещей (в виде багажа или ручной клади).

Исключение составляет сфера перевозок пассажиров воздушным транспортом, где предусмотрена возможность отказа любому пассажиру в

перевозке (против его воли, но этому должно предшествовать предложение решить вопрос в добровольном порядке) с выплатой пассажиру компенсации. Однако, как показывает практика, и в этом случае возможны нарушения. Наглядным примером является событие 9 апреля 2017 г., когда авиакомпания United Airlines силой была снята с самолета рейса Чикаго - Луисвилл. При этом пассажир сопротивлялся как работникам авиакомпании, так и представителям полиции, в результате чего ему были нанесены даже телесные повреждения.

Учитывая, что именно воздушным транспортом осуществляется наибольшее количество перевозок пассажиров в международном сообщении, а также особенности осуществления этих перевозок, Правила воздушных перевозок и обслуживания пассажиров и багажа возложили на перевозчика обязанность контроля за наличием разрешительных документов. Авиаперевозчик обязан осуществлять проверку документов, в случае международной перевозки – надлежащим образом оформленных виз в соответствии с требованиями страны места назначения или транзита и других документов, необходимых для поездки. В случае отсутствия какого-либо необходимого для путешествия документа авиаперевозчик обязан не допустить пассажира к воздушной перевозке. Отказ от воздушной перевозки в таком случае считается добровольным. Но такая «фикция» вряд ли обоснована. Ведь пассажир не выполнил условия договора и потому может не допускаться к перевозке. В пользу пассажира была бы проверка документов не только в аэропорту транзита, но и в аэропорту вылета.

Задержка в доставке пассажира. Одним из распространенных видов нарушений прав пассажиров является задержка в доставке пассажира. Следует отметить, что в транспортном законодательстве (за исключением воздушного) не предусмотрена ответственность за задержку в доставке пассажира. Да и на воздушном транспорте возмещению подлежат только реальные убытки с ограничением границ ответственности перевозчика.

Европейская потребительская организация (BEUC) продвигает идею увеличить эти размеры до 50% от стоимости билета за задержку от 60 до 90 минут, 75% от стоимости билета за задержку от 91 минут до 120 минут; и наконец-то 100% от стоимости билета за задержку 121 минуту и более.

Считаем, что и право пассажира на содействие и его обеспечение должно найти свое человекоцентрическое проявление в транспортном законодательстве РФ.

Поэтому предлагаем ГК РФ дополнить пунктом следующего содержания: «10. Пассажир имеет право на содействие в перевозке и помощь в соответствии с положениями Правил перевозок пассажиров на разных видах транспорта».

Объективности ради отметим, что встречается и досрочное прибытие. Правда, часто это связано с превышением скорости движения водителями, что, как правило, положительно воспринимается пассажирами, кроме случаев, когда это стало причиной ДТП.

Потеря, повреждение или опоздание доставки багажа. На автомобильном транспорте возвращается объявленная ценность багажа, а в случае, если не объявлялась пассажиру возвращается плата, взимаемая за перевозку багажа, а размер компенсации определяется в судебном порядке. При этом багаж, не доставленный в течение 14 дней, считается утраченным.

При перевозке морским транспортом – перевозчик отвечает в соответствии с оценкой багажа (объявленной ценности) согласно багажной квитанции.

На речном транспорте – пассажир при сдаче багажа может объявить его ценность. Пассажир имеет право считать багаж потерянным и потребовать его стоимости, если багаж не прибудет в течение 20 суток с момента окончания срока доставки.

Пароходство несет ответственность за полную или частичную утрату или повреждение багажа в размере объявленной ценности, - иначе в размере,

объявленном Тарифом. Это дает основание, что размер ущерба определяется, как и на автомобильном транспорте – в судебном порядке.

На воздушном транспорте потерянными багаж считается с течением 21 суток с даты, когда багаж должен прибыть.

На речном транспорте – предусмотрена система штрафов: 5% провозной платы при задержке до 1/10 срока; 10% провозной платы при задержке до 2/10 срока; 15% провозной платы при задержке до 3/10 срока; 20% провозной платы при задержке до 4/10 срока; 25% провозной платы при задержке, превышающей 4/10 срока. Если срок доставки менее 6 суток, размер штрафа снижается на 50%. При этом применена формула: возмещение ущерба, причиненного просрочкой доставки, не освобождает пароходство от уплаты штрафа за просрочку доставки. То есть закреплена формула штрафной неустойки (и штраф, и вред).

Такое разнообразие специфики гражданско-правовой ответственности перевозчика за потерю, а особенно просрочку доставки багажа не в пользу пассажира. Во-первых, это путает пассажира, что часто помешает своевременно и эффективно прибегнуть к защите нарушенного права; во-вторых, громоздкая процедура установления стоимости утраченного багажа и необходимость доказывания его в судебном порядке (на речном и автомобильном транспорте); в-третьих, разные подходы на разных видах транспорта по установлению границ ответственности за задержку доставки или утрату, повреждение багажа (на воздушном транспорте - это исключительная неустойка; на речном - штрафная; на других видах транспорта - не установлено).

Это дает основания для вывода, что пора универсализовать эти подходы, выработав один понятный и справедливый. По нашему убеждению, этот подход должен основываться на следующих правилах:

— багаж должен сдаваться с объявленной ценностью, — это упростит процедуру определения размера убытков;

— багаж должен считаться утраченным, если он не выдан в течение 20 суток с момента наступления срока его выдачи;

— возмещение стоимости утраченного багажа должно исходить из объявленной ценности (или действительной стоимости, если таковую можно установить);

— возмещение стоимости поврежденного багажа - исходя из оценки снижения его стоимости (ценности);

— необходимым условием ответственности перевозчика должно быть его вина;

— в случае просрочки доставки багажа необходима система компенсаций как на воздушном транспорте - исходя из необходимости обеспечить пассажира средствами первой потребности, что не исключает возмещения ущерба за потерю багажа (в случае потери);

— в случае, если пассажир не объявил стоимость багажа – должен быть применен принцип компенсации стоимости багажа из расчета стоимости 1 кг багажа и установления пределов ответственности перевозчика за потерю или порчу багажа.

В РФ, в отличие от ЕС, действует принцип полного возмещения причиненного ущерба в результате потери (кроме воздушных перевозок, где предусмотрены пределы ответственности авиаперевозчика) или задержки багажа. Такой подход применен и в судебной практике. Да, по материалам дела был удовлетворен иск об удержании с ООО «Авиакомпания Браво» в пользу ОСОБА 1: компенсацию за задержку багажа на сумму 2671,00 руб., компенсацию расходов, связанных с получением багажа на сумму 7578,17 руб., компенсацию затрат на перевод квитанций в сумме 270,00 руб., компенсацию расходов на правовую помощь в сумме 2500,00 руб., поскольку багаж прибыл в другой аэропорт и пассажир был вынужден понести дополнительные расходы.

Оценивая данное судебное решение, отметим, что суд исходил из необходимости применения штрафной неустойки - компенсации ущерба

пассажиру и компенсации, предусмотренной транспортным законодательством.

Анализ прав пассажира на основе транспортного и потребительского законодательства, судебной практики позволяет определить следующие виды нарушений прав пассажира:

нарушение права пассажира на информацию (время и место отправления, доставки, безопасность, изменение типа транспортного средства, причины задержки и тому подобное); невыполнение перевозки (отмена рейса, отказ пассажиру в перевозке); нарушение сроков доставки пассажира; ненадлежащее выполнение условий договора перевозки по качественным характеристикам (несоблюдение температурного режима, режима питания и приема воды; чистоты салона транспортного средства; чистоты белья, соответствие санитарно-гигиеническим нормам состояния транспортного средства; опасность транспортного средства); хамство водителей, проводников или стюартов; потеря или повреждение багажа; увечье, причинение вреда здоровью пассажира, причинение смерти; нарушение права лица с инвалидностью на мобильность и содействие в перевозке; нарушение права пассажира на помощь и на содействие в перевозке в случае длительной задержки в перевозке (на воздушном транспорте - необеспечение отелом, питанием и трансфером); невозмещение стоимости билета в случае отказа пассажиру в перевозке; нарушение права лица на надлежащие санитарные условия; создание опасностей; непредоставление или ненадлежащее предоставление сопутствующих услуг; обман; нарушение права пассажира на компенсацию (невыплата компенсаций пассажиру в случаях, предусмотренных законом или договором) и так далее.

Примеров нарушений прав пассажиров немало. Так, в 2019 году автор должен прибыть в Томский национальный университет для участия в осенней академии НАТО «Европа и проблемы региональной безопасности в глобальном мире» (24-26.10.2019 г.). Транзитный автобус следовал через

Центральный автовокзал г. Томск. В три часа ночи рейсовый автобус остановился возле автовокзала. Диспетчер не известил пассажиров об отбытии автобуса и о его отправлении. Ожидающие пассажиры, обратившись к диспетчеру, выяснили это обстоятельство и отправились на такси догонять автобус. Им это удалось. Конечно, расходы на такси, понесенные пассажирами, не были компенсированы.

Факты нарушений прав пассажиров по договору перевозки пассажира свидетельствуют о недостаточной эффективности правового регулирования отношений, механизме правовой охраны и защите прав пассажира. Нарушение принципов исполнения обязательств, условий их надлежащего исполнения влечет определенные правовые последствия:

- акцессорное обязательство;
- взыскание;
- ответственность.

В такой последовательности они отражают динамику: нарушение - акцессорное обязательство (дополнительные расходы кредитора на его исполнение, а при неисполнении претензии потерпевшего кредитора от требования, в основном, по исполнению и уплате неустойки как проявления компенсаторности (взыскания), что при заявлении иска перерастает в ответственность с применением к должнику порядка ее реализации «Об исполнительном производстве».

Склоняемся к тому, что нарушение обязательства рождает ряд последствий:

- возникновение правоохранительного правоотношения;
- возможность пострадавшего прибегнуть к осуществлению права на защиту и применить способы защиты своего нарушенного, непризнанного или оспариваемого права;
- возложение на виновное в нарушении договора сторону бремени несения обязанностей по акцессорному обязательству (гражданско-правовая

ответственность), вплоть до привлечения к гражданско-правовой ответственности в принудительном порядке;

— личные взыскания – лишение спецразрешения, лицензии, статуса.

По нашему убеждению, разное содержание и значение каждого из последствий невыполнения обязательства позволяет их применение как порознь, так и одновременно.

Так, гражданско-правовая ответственность как вид правовой ответственности, является реализацией (применением) праввосстановительной санкции, вследствие чего на личность-нарушителя налагаются негативные имущественные последствия противоправного поведения, что сопровождается стимулированием правонарушителя к совершению определенных действий в будущем и имеет целью защиту интересов потерпевшего.

Анализ транспортного законодательства позволяет заключить, что в настоящее время есть необходимость нормативного закрепления последствий нарушения прав пассажира перевозчиком (задержки рейса или доставки, безосновательного или необоснованного отказа пассажиру в перевозке и другое), в том числе оснований, условий и порядка отказа пассажира от договора на разных стадиях его исполнения (в том числе как самозащиты), что обусловлено, в первую очередь, необходимостью обеспечения безопасности перевозки.

Определяем, что обеспечение баланса интересов перевозчика и пассажира на основе принципа равенства участников гражданских отношений требует возложения на пассажира обязанности информировать перевозчика о намерении отказаться от договора. Право пассажира на отказ от договора закреплено и в ГК РФ, и в актах транспортного законодательства как право на отказ от путешествия, но не как следствие отмены перевозки, длительной задержки отправления, а потому в них речь не идет о праве пассажира на отказ от договора в случае существенного нарушения его условий без финансовых потерь для пассажира.

По своему правовому положению, фрахтователь является перевозчиком, и он отвечает за утрату, недостачу и повреждение принятого к перевозке груза, если не докажет, что потеря, недостача или повреждение произошли не по его вине, в частности вследствие: действия непреодолимой силы; возникновения опасностей и случайностей на море и в воздухе; пожары, возникшие не по вине перевозчика; спасение людей, судов и грузов; действий или распоряжений представителей власти (задержание, арест, карантин и тому подобное); военных действий, террористических актов, народных беспорядков; действий или упущений отправителя или получателя; скрытых недостатков груза, его свойств или природных потерь; незаметных по внешнему виду недостатков тары и упаковки груза; недостаточности или нечеткости маркировки груза; действий по предотвращению загрязнения окружающей природной среды; если докажет, что они произошли в результате действий или упущений капитана или других членов экипажа, агентов, действующих в пределах своих служебных обязанностей; вследствие навигационной ошибки; других обстоятельств, повлекших за собой остановку или ограничение работы полностью или частично.

Перевозчик в договоре морского и воздушного фрахтования отвечает за:

— утрату, нехватку или повреждение багажа с момента принятия его для перевозки и до выдачи получателю или передачи его в соответствии с правилами другому лицу, если не докажет, что им были приняты все необходимые меры для предотвращения причинения вреда или что такие меры невозможно было принять;

— сохранение вещей, находящихся у пассажира, если будет доказано, что потеря или повреждение этих вещей произошли по вине перевозчика;

— утрату, нехватку или повреждение груза со времени принятия его для перевозки и до выдачи получателю или передачи его в соответствии с правилами другому учреждению (лицу), если не докажет, что им были приняты все необходимые меры для предотвращения причинения вреда или

что такие меры невозможно было принять. До тех пор, пока перевозчик не докажет иное, считается, что потеря, нехватка или повреждение груза произошли при перевозке;

— просрочка в доставке пассажира, багажа или груза, если не докажет, что им были приняты все необходимые меры для предотвращения просрочки или что такие меры невозможно было принять. Перевозчик освобождается от ответственности, если просрочка произошла в результате неблагоприятных метеорологических условий.

Перевозчик несет материальную ответственность перед органами связи за утрату, повреждение или просрочку в доставке почты по вине перевозчика в размере ответственности органов связи перед отправителями или адресатами, за международную почту – в соответствии с актами Всемирного почтового союза, а за внутреннюю – согласно правилами размера материальной ответственности предприятий связи за нехватку или повреждение вложений почтовых отправлений.

По договору воздушного фрахтования перевозчик несет ответственность за просрочку доставки пассажира, багажа или груза, если не докажет, что он принял все необходимые меры для предотвращения просрочки или что такие меры невозможно было принять. В данном случае к убыткам должны относиться реальные убытки и упущенная выгода.

Отправитель несет перед перевозчиком ответственность за простой судна и другие убытки, возникшие в результате: несвоевременной передачи грузовых документов; несвоевременной передачи, неправильности или недостаточности документов, наличие которых требуется портовыми, санитарными, таможенными или другими правилами; неправильности, неточности или неполноты данных в экспертной поручке, грузовом ордере или накладной; несвоевременной подачи груза; несвоевременное издание поручительства для погрузки; задержание грузовых работ, выполняемых силами отправителя или его экспедитора; другие обстоятельства, зависящие от отправителя.

Воздушный перевозчик и исполнитель воздушных работ обязаны страховать лиц, связанных с обеспечением технологического процесса при выполнении авиационных работ, и пассажиров, перевозимых по его заявке без приобретения билетов, членов экипажа и авиационного персонала

Особенности актов транспортного законодательства обуславливают специфичность механизма обеспечения прав пассажира. При обстоятельствах, когда специальными нормами транспортного законодательства не предусмотрены возможности применения отдельных видов последствий невыполнения договорных обязательств перевозчиком, или установлен особый порядок или правовой режим их применения, возможно определять и специфичность механизма обеспечения прав пассажира (только в случаях, в порядке и в размерах, определяемых транспортным законодательством).

Заключение

В качестве обобщающего понятия договор перевозки можно рассматривать как совокупность договоренностей о платной перевозке грузов различными видами транспорта общего пользования.

Фактическое состояние правоотношений по перевозке пассажиров свидетельствует о наличии негативных тенденций в сфере обеспечения надлежащего выполнения перевозчиками своих обязанностей, чему способствует несовершенство правового регулирования: отсутствие закрепления прав пассажира в соответствии с его потребностями и современными цивилизационными подходами; фрагментарность гарантий прав пассажиров и отсутствие последствий нарушения условий договора; отсутствие четкого, понятного и действенного механизма защиты прав пассажиров.

Предоставление транспортной услуги перевозчиком путем осуществления перевозки - способ удовлетворения личной неимущественной потребности пассажира в перемещении; является неимущественным благом, порядок получения которого обусловлен спецификой эксплуатации разных видов транспорта. Этот порядок, закрепленный актами транспортного законодательства, определяет модус выполнения договора перевозки пассажира и осуществление последним своих прав как стороны договора как потребителя и как человека, которые определены пределами и содержат ограничения. Эти ограничения должны соответствовать критериям справедливости, обоснованности и законности, а основания и порядок их применения должны быть унифицированы для всех видов транспорта.

Особенностями правового регулирования перевозок пассажиров в контексте обеспечения их прав являются:

— правовое положение пассажира в правоотношении по перевозке как «слабой стороны» приводит применение императивов нормативно-правового

регулирования, что является не ограничением действия принципа свободы договора, а средством обеспечения прав пассажира;

— саморегулирование допустимо в части, в которой отсутствуют прямые нормативные запреты и не ухудшается правовое положение пассажира;

— большинство условий договора закреплено в транспортных уставах, кодексах и правилах перевозки пассажиров, что позволяет учитывать особенности эксплуатации разных видов транспорта;

— права пассажиров не обеспечены при перевозке их гужевым, мото-, велотранспортом, осуществляемым субъектом предпринимательской деятельности, и при осуществлении перевозок на безвозмездной основе из-за отсутствия правового регулирования таких отношений.

Обеспечение прав пассажира должно осуществляться на двух уровнях: во-первых уровни унификации положений, универсальных для перевозки пассажиров на всех видах транспорта; во-вторых уровни специфичности, позволяющие учесть технические особенности эксплуатации разных видов транспорта. Требуют унификации: определение договора перевозки пассажира; момент заключения договора; значение билета и порядок: приобретение, переоформление, восстановление, возврат, в том числе электронного билета; правовое положение сторон и других участников договора, их универсальные и специфические по видам транспорта права и обязанности; гарантии прав пассажиров, включая: детей, лиц с инвалидностью, лиц с ограниченной подвижностью; условия перевозки пассажира, включая: безопасность, своевременность, комфортность, помощь и альтернативного выполнения перевозки пассажира в случае поломки транспортного средства; содержания и объема предоставляемой информации пассажиру и критериев ее донесения; основания и порядок отказа пассажиру в перевозке; условия перевозки ручной клади и багажа, включая: критерии и перечень предметов и веществ, запрещенных или ограниченных в перевозке, особенности перевозки животных, последствия нарушения условий

перевозки багажа, правовой режим неистребованного багажа; объем помощи, оказываемой перевозчиком пассажиру в случае длительной задержки в перевозке; ответственность перевозчика и компенсацию пассажиру за отдельные виды нарушений условий договора; обеспечение права пассажира на защиту, включая: порядок и сроки предъявления, рассмотрения претензий и их удовлетворение.

Договор перевозки пассажира в системе гражданско-правовых договоров занимает следующее место: тип договора (оказание услуг) – подтип договора (перевозка) – вид договора (перевозка пассажира) – подвид (перевозка пассажира определенным видом транспорта). Существенными условиями договора перевозки пассажира являются предмет (действия перевозчика по предоставлению транспортной услуги пассажиру), цена, срок доставки пассажира, пункт отправки и пункт прибытия пассажира.

Договор перевозки багажа является вспомогательным транспортным договором (по функциональному назначению), который вне основного транспортного договора является самостоятельной договорной конструкцией. Он относится к типу договоров о предоставлении услуг. Договор перевозки багажа является реальным, двусторонним, возмездным договором.

Обосновывается, что в действующем транспортном законодательстве (ст. 2 УЖТ РФ) необходимо закрепить понятие «перевозка грузов железнодорожным транспортом» путем перечисления действий, ее составляющих. Сформулировано авторское определение этого понятия: «Перевозка грузов – совокупность действий, направленных на принятие груза, его погрузку, перемещение из одного места в другое в соответствии с условиями договора, а также выдачу груза лицу, уполномоченному на получение груза».

Одним из обязательных и существенных условий договора перевозки значится срок доставки груза. В ГК РФ не установлена ответственность перевозчика за нарушение сроков доставки, она предусмотрена только

транспортными кодексами и уставом. Для единообразного толкования сроков доставки груза необходимо уточнить положения ст. 785 ГК РФ. Например, фразу об обязанности перевозчика о доставке груза в пункт назначения дополнить обозначением самого срока доставки согласно договору или транспортному законодательству.

Правовые последствия нарушения сроков доставки, повреждения, порчи или потери багажа (не предусмотрено на автомобильном и железнодорожном транспорте) требуют унификации по критериям: багаж должен сдаваться с объявленной ценностью, а размер возмещения утраченного багажа определяться этой оценкой или действительной стоимостью, если ее можно установить, а при отсутствии оценки – из расчета стоимости 1 кг багажа; поврежденного багажа, – определяться снижением его стоимости (ценности).

Для определения соотношения понятий «плата за перевозку» и «сбор» следует ввести в УЖТ РФ специальную статью, посвященную платежам при осуществлении договора перевозки грузов железнодорожным транспортом. Редакция этой статьи может быть следующей: «Во исполнение обязанности по оплате перевозки грузов железнодорожным транспортом грузоотправитель обязуется внести плату за перевозку. В случае, если стороны в соглашении предусмотрели выполнение иных работ и оказание других услуг, то грузоотправитель уплачивает необходимые сборы в соответствии с действующим законодательством».

Список используемой литературы и используемых источников

1. Абарышев В.А., Кожевникова А.И. Правовое регулирование договора перевозки автомобильным транспортом по законодательству Российской Федерации // Вестник науки. 2022. Т. 4. № 2 (47). С. 66-71.
2. Аветиков Д.Ф. Правовое регулирование транспортных перевозок: пассажирские и грузовые перевозки на железнодорожном транспорте // Молодой ученый. 2020. № 48 (338). С. 151-154.
3. Ананьева Е.О., Махиборода М.Н. Проблемные вопросы регулирования гражданско-правовой ответственности на железнодорожном транспорте // Закон и право. 2021. № 5. С. 58-62.
4. Анисимов, А. П. Договорное право / А. П. Анисимов, А. Я. Рыженков, С. А. Чаркин ; под общей редакцией А. Я. Рыженкова. — М.: Издательство Юрайт, 2021. — 297 с.
5. Бажина М.А. Терминологическая неопределенность в правовом регулировании договора перевозки грузов // Транспортное право. 2020. № 4. С. 24-28.
6. Барков А. Значение ИНКОТЕРМС для регулирования транспортных отношений // В сборнике: Искусственный интеллект и тренды цифровизации: техногенный прорыв как вызов праву. Материалы Третьего Международного транспортно-правового форума. Москва, 2021. С. 587-594.
7. Батурин А.В. Международное правовое регулирование в сфере оказания транспортных услуг: проблемы правового применения в Российской Федерации // В сборнике: Экономика и государство: проблемы эффективного управления и развития. Материалы международной научно-практической конференции. Под редакцией Т.М. Степанян. Москва, 2021. С. 25-31.
8. Баукин В.Г. Частный договор в сфере железнодорожных перевозок грузов: проблема терминологического понимания // Российское правосудие. 2021. № 7. С. 10-16.

9. Белов, В. А. Гражданское право в 4 т. Том I. Общая часть. Введение в гражданское право / В. А. Белов. — 3-е изд., перераб. и доп. — М.: Издательство Юрайт, 2022. — 622 с.
10. Воздушный кодекс РФ от 19.03.1997 г. № 60-ФЗ (в ред. Федерального закона от 14.03.2022 г. № 56-ФЗ) // Российская газета. — 1997. — № 59-60.
11. Воронин А.Е., Станкевич Г.В. Некоторые законодательные пробелы правового регулирования договора воздушной перевозки пассажиров // В сборнике: Университетские чтения – 2021. Материалы научно-методических чтений ПГУ. 2021. С. 161-164.
12. Воронов Р.Г. Актуальные проблемы развития транспортного права как комплексной отрасли права России // В сборнике: Искусственный интеллект и тренды цифровизации: техногенный прорыв как вызов праву. Материалы Третьего Международного транспортно-правового форума. Москва, 2021. С. 600-605.
13. Гражданский кодекс РФ: часть вторая от 26.01.1996 г. N 14-ФЗ (в ред. Федерального закона от 16.04.2022 г. № 99-ФЗ) // Российская газета. — 1996. - № 23-25.
14. Глинщикова Т.В., Виноградов Д.А. Развитие международно-правового регулирования ответственности морского перевозчика // Проблемы экономики и юридической практики. 2021. Т. 17. № 3. С. 141-145.
15. Голевцова А.А. Особенности правового регулирования договора перевозки железнодорожного транспорта в РФ // В сборнике: Межотраслевые проблемы формирования правовой культуры в молодежной среде. Сборник научных статей IV межвузовской студенческой научно-практической конференции. Министерство науки и высшего образования Российской Федерации, Донской государственный технический университет. 2021. С. 228-232.

16. Гусева Д.С., Потапова Л.А. О некоторых вопросах правового регулирования воздушных перевозок в условиях ковидной изоляции // Трибуна ученого. 2021. № 4. С. 132-137.

17. Демьяненко Д.А. Договор перевозки грузов в прямом смешанном сообщении в международном праве // В сборнике: Современные подходы к обеспечению и реализации прав человека: теоретические и отраслевые аспекты. Ежегодная всероссийская научно-практическая конференция. Сборник трудов конференции. Москва, 2022. С. 203-208.

18. Договоры коммерческого права. Акты частноправовой унификации в системе источников договорного торгового права / В. А. Белов [и др.] ; ответственный редактор В. А. Белов. — М.: Издательство Юрайт, 2021. — 336 с.

19. Емельянова О.В. Особенности правового регулирования договора международной воздушной перевозки пассажира и багажа // В сборнике: современные проблемы и перспективные направления инновационного развития науки. Сборник статей по итогам Международной научно-практической конференции. Стерлитамак, 2020. С. 154-157.

20. Иванова Л.В. Международный договор как источник правового регулирования отношений по договору международной воздушной перевозки // В сборнике: Международное и национальное право в условиях интеграции правовых систем. Сборник материалов Международной научно-практической конференции. Под общей редакцией Н.И. Петренко. Чебоксары, 2022. С. 170-175.

21. Иванов М.В. Особенности правового регулирования договора международной морской перевозки // В сборнике: научные исследования и инновации. Сборник статей III Международной научно-практической конференции. Саратов, 2021. С. 211-215.

22. Колодяжный К.Н. Юридическая природа договора перевозки грузов железнодорожным транспортом // Транспортное право и безопасность. 2021. № 2 (38). С. 85-91.

23. Кодекса внутреннего водного транспорта от 07.03.2001 г. № 24-ФЗ (в ред. Федерального закона 14.03.2022 г. № 56-ФЗ) // Российская газета. – 2001. - № 50.
24. Кодекс торгового мореплавания РФ от 30.04.1999 г. N 81-ФЗ (в ред. Федерального закона от 30.12.2021 г. № 470-ФЗ) // Российская газета. – 1999. - № 85-86.
25. Кулагина А.С. Гражданско-правовое регулирование отношений, возникающих из договора перевозок грузов железнодорожным транспортом // Вестник Юридического института МИИТ. 2021. № 4 (36). С. 49-57.
26. Кутвицкая У.В. Разграничение договора перевозки грузов железнодорожным транспортом и иных договоров в России и стран Европейского союза // Энигма. 2020. № 25. С. 35-43.
27. Лепский Р.В. Правовое регулирование договора перевозки груза // В сборнике: Молодежная наука. Труды XXIV Всероссийской студенческой научно-практической конференции. В 4-х томах. Редколлегия: В.С. Ратушняк (отв. ред.) [и др.]. 2020. С. 114-120.
28. Лобзов Г.П., Пряженников И.И., Перфильев А.Д. Договор морской перевозки грузов: понятие, особенности, виды // Финансовая экономика. 2021. № 2. С. 149-151.
29. Лобовской А.П. Некоторые проблемы правового регулирования договора морской перевозки грузов // Инновации. Наука. Образование. 2022. № 53. С. 632-637.
30. Манизаде Д.Ф.О. Международно-правовое соглашение как источник правового регулирования отношений по договору международной воздушной перевозки пассажира и багажа // В сборнике: теоретические аспекты юриспруденции и вопросы правоприменения. Сборник статей по материалам XLIV международной научно-практической конференции. Москва, 2021. С. 68-72.

31. Маркевич Н.В. Гражданско-правовые договоры в области авиационных перевозок: понятие, признаки, классификация // Право и политика. 2020. № 7. С. 35-60.

32. Мельник В.В., Боброва Г.С. Основы правового регулирования договора перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом // В сборнике: Юридическая наука в XXI веке: актуальные проблемы и перспективы их решений. Сборник научных статей по итогам работы седьмого круглого стола со Всероссийским и международным участием. 2020. С. 87-92.

33. Мухина А.Ю. Проблемы правового регулирования и применения института возмещения убытков за нарушение договора воздушной перевозки пассажира и багажа в части утраты багажа без объявления ценности // В сборнике: Актуальные проблемы юридической науки и правоприменительной практики. Сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции. 2021. С. 41-45.

34. Нагоев К.И. Правовое регулирование договора воздушной перевозки пассажира // В сборнике: молодежная наука как фактор и ресурс опережающего развития. Сборник статей VII Международной научно-практической конференции. Петрозаводск, 2022. С. 155-160.

35. Петросян И.С. Гражданско-правовое регулирование договора перевозки морским транспортом // Эпомен. 2021. № 58. С. 284-288.

36. Погорелова М.С. Правовые особенности регулирования договора перевозки автомобильным транспортом в Российской Федерации // Вестник Академии управления и производства. 2022. № 1. С. 254-259.

37. Приклонский К.П. Правовое регулирование договора железнодорожных грузоперевозок // В сборнике: Транспортная безопасность и противодействие терроризму на транспорте: правовые и организационные аспекты. сборник научных трудов по результатам II Международного научного форума. Российский университет транспорта, Юридический институт. Москва, 2021. С. 268-276.

38. Протас Е.В., Иванова А.А. Особенности договора перевозки пассажира // Вестник Юридического института МИИТ. 2021. № 2 (34). С. 71-80.
39. Протас Е.В., Скрыпниченко Д.П. Особенности ответственности перевозчика по договору морской перевозки груза // Транспортное право и безопасность. 2021. № 3 (39). С. 87-94.
40. Разумовская, Е. В. Договорное право в 2 т. Том 2. Особенная часть / Е. В. Разумовская. — 3-е изд., перераб. и доп. — М.: Издательство Юрайт, 2021. — 449 с.
41. Рубель Н.А., Егорова Н.Ю. Защита прав граждан по договору перевозки пассажира и багажа // В сборнике: современные научные взгляды в эпоху глобальных трансформаций: проблемы, новые векторы развития. Материалы XLII Всероссийской научно-практической конференции. Ростов-на-Дону, 2021. С. 1281-1284.
42. Сафонова А.Е. Публично-правовой и частноправовой режимы в сфере международных воздушных перевозок // Вестник арбитражной практики. 2020. № 1 (86). С. 91-98.
43. Скачков Н.Г. Юридические конструкции обязательств трансграничной морской перевозки опасных грузов: институциональные основы формирования // Вестник Университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА). 2021. № 3 (79). С. 102-111.
44. Скворцова Т.А., Гура А.Ю. Особенности правового регулирования перевозок грузов железнодорожным транспортом // Актуальные научные исследования в современном мире. 2021. № 3-3 (71). С. 108-112.
45. Скворцова Т.А., Жадан Т.М., Ахсалба М.П. Правовое регулирование договора перевозки грузов в современных условиях // Наука и образование: хозяйство и экономика; предпринимательство; право и управление. 2022. № 5 (144). С. 79-82.

46. Смирнова В.В., Машинова А.С. Проблемы правового регулирования договора перевозки груза железнодорожным транспортом // В сборнике: Современные наука и образование: достижения и перспективы развития. материалы Национальной научно-практической конференции: в 2 частях. Керчь, 2021. С. 234-238.

47. Соболев И.Д. Юрисдикция и расторжение договора международной воздушной перевозки в условиях противодействия COVID-19 // Вестник Университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА). 2021. № 3 (79). С. 129-138.

48. Тищенко И.В., Бурлова Ю.А., Захарова Г.С. Особенности правового регулирования понятия «груза» как предмета договора перевозки на современном этапе // Право и практика. 2020. № 3. С. 133-136.

49. Филимонов Г.В. Предмет договора фрахтования: теория и практика // Транспортное право. 2021. № 4. С. 29-32.

50. Шестернина Д.С. Проблемы досудебного урегулирования споров в претензионном порядке в грузовых перевозках // В сборнике: теоретические аспекты юриспруденции и вопросы правоприменения. Сборник статей по материалам XXXI международной научно-практической конференции. 2020. С. 66-76.

51. Шматов М.А. Сравнительно-правовой анализ концепции участия грузополучателя как третьего лица в договоре перевозки груза по законодательству Германии и Франции // Международное публичное и частное право. 2021. № 2. С. 45-48.

52. Эриашвили Н.Д., Сарбаев Г.М., Рогачев Е.С. Юридическая ответственность авиаперевозчика по договору воздушной перевозки пассажира и багажа: актуальные вопросы правового регулирования и правоприменения // Вестник экономической безопасности. 2021. № 5. С. 262-267.